De nouvelles avenues pour le taxi

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Publié par la Direction des communications
du ministère des Transports

Dépôt légal — 2e trimestre 1982
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-02669-1

Chères concitoyennes,
Chers concitoyens,

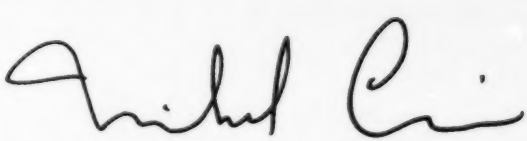
Devant les problèmes grandissants auxquels font face les travailleurs oeuvrant dans le domaine du taxi, nous soumettons, pour fins de consultations, ce plan d'action.

L'objectif de la réforme vise, d'une part, à accroître la rentabilité de cette industrie pour ceux qui y travaillent et, d'autre part, à faire en sorte que le service soit mieux adapté aux besoins des usagers.

Je vous invite donc à analyser ce document et à nous faire part de vos commentaires, qui seront étudiés lors d'une commission parlementaire au cours de l'automne.

Nous comptons sur la collaboration de tous afin qu'ensemble, nous puissons trouver «de nouvelles avenues» pour cet important mode de transport.

Veuillez agréer, chères concitoyennes, chers concitoyens, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



MICHEL CLAIR

Table des matières

1. INTRODUCTION 1

2. L'ÉTAT DE LA SITUATION 3

2.1 Les éléments d'histoire 3

2.2 Le cadre réglementaire 3

2.2.1 Les organismes gouvernementaux 5

2.2.2 Les principales normes de la réglementation 5

2.3 L'organisation de l'industrie ... 8

3. LA PROBLÉMATIQUE 13

3.1 L'érosion du marché traditionnel 13

3.2 La centralisation 15

3.3 Les difficultés d'organisation des exploitants 18

4. LA RÉFORME 21

4.1 L'ouverture de nouveaux marchés 21

4.2 Vers une décentralisation progessive 23

4.2.1 Les besoins et les limites de la décentralisation 23

4.2.2 Les structures d'accueil et les modalités de transfert 24

4.2.3 Le partage des responsabilités 26

4.3 La concertation 28

5. MESURES PARTICULIÈRES 31

ANNEXE

Tableau no 1 — Transport par véhicule-taxi — Le détail des détenteurs, des permis et des ligues suivant les agglomérations et les régions 36

Tableau no 2 — Concordance des agglomérations de taxi et des municipalités régionales de comté ou des communautés urbaines et régionale .. 38

1. Introduction

L'industrie du taxi a certes fait à maintes reprises l'objet d'études et de recommandations successives. Mais, nous exhortons chacun à aborder ce document en ayant présent à l'esprit le désir du gouvernement du Québec de mettre un terme au marasme qui sévit depuis trop longtemps dans l'industrie du taxi. Le gouvernement présente dans ce document un programme d'action se rapportant au domaine du transport par véhicule-taxi. Il propose de nouveaux rôles aux autorités publiques et privées qui interviennent dans ce service de transport des personnes.

Cette nouvelle approche introduit des modifications majeures dans le cadre d'évolution de l'industrie du taxi.

Le programme d'action que propose le gouvernement se réalisera graduellement; il comporte trois volets. Le premier est celui de l'élargissement du rôle du taxi offrant de nouveaux services aux usagers afin qu'il s'intègre mieux au réseau actuel de transport des personnes. Le deuxième est celui de l'assouplissement du cadre réglementaire qui régit l'industrie du taxi afin de permettre éventuellement aux instances locales de mieux jouer leur rôle. Le dernier est celui de l'affirmation de l'existence des ligues, de la clarification de leur rôle afin de favoriser leur développement, tout en permettant au Ministre des Transports d'intervenir, s'il y a lieu.

Nous souhaitons profondément que ce document marque la présence d'un nouvel esprit, celui du dialogue et de l'action.

2. L'état de la situation

À l'instar de toute autre industrie, celle du taxi, depuis ses premiers signes de vie au Québec jusqu'à nos jours, a connu tour à tour des moments de prospérité et de déclin.

Bien qu'il soit toujours hasardeux d'énoncer avec certitude les causes sous-jacentes à l'évolution, qu'elle soit humaine ou industrielle, il nous est apparu intéressant de nous poser trois questions: Comment les événements historiques se sont-ils succédé? Comment l'industrie du taxi s'est-elle insérée dans le cadre réglementaire? Comment était-elle organisée?

La réponse à ces questions nous a permis de brosser le tableau de «l'état de la situation».

2.1 Les éléments d'histoire

Dès le début du siècle, on notait au Québec l'activité de l'industrie du taxi. Elle se développa par la suite graduellement en milieu urbain, favorisée par la présence d'une infrastructure routière opportune et d'une importante concentration de clientèle. La population des années 20 considérait le taxi comme un secteur lucratif et plusieurs choisirent d'y faire carrière comme artisans. Cest ainsi qu'en 1929 on recensait à Montréal seulement environ 1 500 taxis.

L'industrie connut sa première crise majeure en 1930, crise imputable à la situation économique générale. Plusieurs artisans désertèrent l'industrie, d'autres plus tenaces, connurent la faillite. Il ne resta alors que 800 taxis. Dix ans plus tard, alors que la situation n'était guère plus florissante, la Commission Schubert se pencha sur le problème du taxi à Montréal. Elle fut la première de cinq (5) commissions à mener cet exercice dans la région métropolitaine. La guerre amena le taxi sous la juridiction du gouvernement fédéral en 1941. Il y resta jusqu'en 1945. La levée du contrôle fédéral fut suivie en 1946 de la Commission Asselin qui libéralisa l'accès à cette industrie.

De 1946 à 1953, le nombre de permis de taxi à Montréal passa de 765 à près de 4 300. Cette progression très rapide ne fut pas sans provoquer de nombreux malaises. Une nouvelle commission fut alors mise sur pied par les autorités provinciales en 1953: la Commission Wilson; elle fut suivie de la Commission Dawson en 1961 et de la Commission Harold en 1963.

Malgré un enchaînement de commissions et de recommandations, la structure même de l'industrie n'en fut pas pour autant modifiée et plusieurs problèmes restèrent sans solution, problèmes encore aujourd'hui d'actualité dans les milieux du transport par taxi: rentabilité difficile, aires de stationnement insuffisantes, spéculation sur les permis, rivalité entre associations de services, plaintes portées par le public quant à la qualité des voitures et à la compétence des chauffeurs. À deux reprises durant cette période, une limite du nombre de permis fut imposée: en 1952 dans la ville de Montréal et en 1956, dans le reste de l'île.

À la suite d'événements violents survenus en 1969, en signe de protestation contre l'exclusivité de desserte de l'aéroport de Dorval que détenait la Cie Murray Hill, le gouvernement du Québec demanda que soit étudiée la situation du taxi dans la région métropolitaine de Montréal. Bien que le mandat ne s'appliquât qu'à la région de Montréal, plusieurs recommandations du rapport Bossé (1970) touchèrent la totalité du Québec et favorisèrent une certaine centralisation de la réglementation du taxi.

L'adoption d'une nouvelle loi des transports, en 1972, consacra l'approche centralisatrice des

modes de transport. Le gouvernement du Québec concrétisa cette dernière dans le domaine du taxi par l'adoption, en 1973, du règlement no 6 concernant le transport par véhicule-taxi. Ce règlement regroupe la plus grande partie des dispositions régissant le taxi, si ce n'est celles se rapportant au permis de chauffeur de taxi qui se trouvent contenues dans le règlement no 4.

C'est ainsi que se fit la passation du contrôle de la scène locale à la scène nationale. Les municipalités ne conservèrent autorité qu'en matière d'aires de stationnement.

Cette réglementation a eu pour conséquence directe l'uniformisation des normes d'exploitation du taxi sur l'île de Montréal, en particulier, où proliféraient les règlements municipaux.

Il faut noter que le rapport Bossé ne préconisait pas alors une prise en charge aussi totale du taxi par le gouvernement du Québec et accordait un rôle important aux Communautés urbaines.

En 1973, survint un événement majeur dans l'histoire de l'industrie du taxi. Ce fut la création des agglomérations de taxi. Celles-ci constituaient des territoires d'exploitation regroupant parfois plusieurs municipalités afin de créer des espaces mieux adaptés à l'exploitation des services de taxi. Elles constituaient pour l'île de Montréal une variante du permis métropolitain que l'on demandait depuis 1946.

La réglementation de 1973 innova également par la mise sur pied des Ligues de propriétaires de taxis. Elles furent formées dans le but de regrouper les propriétaires afin de mieux défendre leurs droits et intérêts.

Conscientes de leur rôle et de leur responsabilité, elles obtinrent en 1979, du ministère des Transports, que soit abordé le problème de la rentabilité du taxi sur l'île de Montréal. C'est ainsi que fut formé le Groupe de travail sur la rentabilité du taxi dans l'île de Montréal (GTRTM).

Il réunissait autour d'une même table quatre représentants d'organismes gouvernementaux: ministère des Transports, Bureau des véhicules automobiles et Commission des transports du Québec, et quatre délégués des ligues de taxi de l'île de Montréal, reconnues par la Commission des transports du Québec. Les objectifs fondamentaux que poursuivait le GTRTM étaient de dévoiler la réalité du taxi en tant qu'élément constituant du système inter-modal de transport des personnes et d'étudier les moyens à mettre en oeuvre pour protéger le consommateur et le professionnel du taxi.

2.2 Le cadre réglementaire

Le cadre réglementaire qui régit actuellement le transport par taxi a été institué en 1973, au moment où le gouvernement du Québec a enlevé cette responsabilité aux municipalités. La profonde centralisation de la réglementation du taxi est caractéristique du Québec, par rapport au continent nord-américain.

Le degré de détail et l'étendue d'application de cette réglementation ont largement influé sur l'évolution et le développement de l'industrie du taxi. En effet, ses modalités de fonctionnement sont à ce point précisées que la majorité des paramètres économiques s'en trouvent affectés.

Le règlement no 6 en constitue la pierre angulaire. Il établit les normes relatives à la construction, l'utilisation, la sécurité, la garde, l'entretien, la propriété et la possession des véhicules-taxi. Il fixe également les normes qui conditionnent l'aspect économique de l'industrie, telles que le tarif, le nombre de permis, le territoire desservi. Il précise les rôles et obligations des principaux intervenants, notamment par l'obligation de regroupement des propriétaires de taxis à l'intérieur d'une ligue par agglomération.

Il est complété par le règlement no 4 qui contient les dispositions touchant la délivrance des permis de chauffeur de taxi.

Dans le cadre de sa réglementation, le gouvernement du Québec a laissé aux municipalités le pouvoir d'édicter des règlements en matière d'aires de stationnement, tout en les obligeant à les soumettre à l'approbation du Ministre des Transports.

Ce dernier, conjointement avec les institutions placées sous son autorité, plus précisément le ministère des Transports du Québec, la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec, administre et contrôle le transport par taxi. Nous allons voir le rôle de chacun.

2.2.1 Les organismes gouvernementaux

Le ministère des Transports du Québec

Sa principale tâche consiste à élaborer les politiques et les règlements, en consultation avec les différents intervenants. Il est de plus chargé de favoriser des études et la recherche dans le domaine des transports. Les inspecteurs routiers voient au respect des lois et des règlements auxquels sont soumis les transporteurs par véhicule-taxi. Notons que sur l'île de Montréal, cette tâche est partagée avec le service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

La Commission des transports du Québec

Cet organisme, à caractère quasi judiciaire, assume trois rôles principaux dans le domaine du transport par taxi. Le premier consiste en la délivrance, le renouvellement, la modification, la suspension, le transfert, la vérification et la révocation des permis de propriétaire.

Le deuxième consiste en la fixation et en la modification des taux et tarifs.

Le troisième consiste en la reconnaissance des ligues de taxi qu'elle juge représentatives des titulaires de permis dans les différentes agglomérations.

La Régie de l'assurance automobile du Québec

Les trois tâches administratives qui incombent à cet organisme sont la délivrance et le renouvellement des permis de chauffeur de taxi, l'immatriculation des véhicules, leur vérification mécanique et le scellage des taximètres.

2.2.2 Les principales normes de la réglementation

La réglementation actuelle du taxi est extrêmement précise. Les principaux sujets sur lesquels elle fixe des normes concernent le permis de propriétaire, le véhicule, le service ainsi que le permis de chauffeur de taxi.

Le permis de propriétaire

Il permet d'utiliser un véhicule pour des fins de transport par taxi, dans un territoire dont les limites sont fixées par le règlement no 6. Pour ce faire, le Québec a été divisé en agglomérations et en régions. Il existe actuellement cinquante-trois (53) agglomérations regroupant environ cent soixante (160) municipalités parmi les plus importantes. Les autres municipalités sont considérées comme des régions, à l'exception du secteur de Fermont qui n'est relié par aucune route au reste du territoire québécois.

On dénombre actuellement 10 104 permis au Québec: 8 677 de catégorie «agglomération» et 1 427 de catégorie «région». On pourra consulter en annexe le tableau illustrant la répartition des permis en 1980-1981 selon les agglomérations.

On constate, en comparant ces chiffres avec ceux de 1975-1976, que le nombre de permis a diminué de 2,3% à l'échelle du Québec et de 1,7% dans l'île de Montréal. En avril 1979, le gouvernement a décrété le gel des permis de catégorie agglomération, face aux allégations de l'industrie qui prétendait que le nombre de permis était très élevé; simultanément, il désirait faire le point sur cette importante facette du taxi et déterminer si les règles antérieures de délivrance de permis pouvaient être maintenues ou, au contraire, devaient être modifiées.

La limite du nombre de permis a pour but de garantir une part du marché à chaque exploitant, mais il ne faut pas négliger son influence déterminante sur la qualité de service offert à la population. Avant le gel, le règlement no 6 contingentait pour chaque agglomération ou région, en fonction de la population, le nombre de permis pouvant être délivrés.

Cependant, les droits acquis ont été maintenus de sorte que pour chaque permis délivré par les autorités municipales, on a accordé un permis provincial. Pour cette raison, le nombre de permis existants dépasse souvent celui prévu par la réglementation en vertu des ratios du nombre d'habitants par permis de taxi.

Ces ratios ne semblent pas avoir été établis sur une base de référence précise, si ce n'est que le nombre de taxis circulant dans les villes en 1973 apparaissait suffisant ou excédentaire. À plusieurs reprises, succombant aux pressions venant du milieu du taxi, on a procédé à leur ajustement afin de ne pas délivrer de nouveaux permis, là où la population augmentait.

Finalement, il est certain que la facilité de fixer un ratio en fonction de la population supplante l'intérêt qu'il y aurait à considérer d'autres facteurs importants comme l'activité économique ou le niveau socio-économique.

Somme toute, les ratios fixés dans le règlement no 6, n'ont pas été un instrument valable pour juger du nombre de taxis nécessaires. L'expérience a démontré que la limitation du nombre de permis, imposée dans le but louable de protéger le marché des titulaires de permis, a eu des effets secondaires malheureux.

Parmi ceux-là, mentionnons la surenchère de la valeur des permis. Un permis délivré au coût de 50$ par la Commission des transports peut ainsi atteindre sur le marché, une valeur de plus de 15 000$. Il faut voir là un indice de l'attrait du domaine du taxi.

Comme sous bien d'autres aspects, la valeur des permis présente des variations importantes suivant les agglomérations. La taille de ces dernières semble, en effet, influer directement sur la valeur des permis. À quelques exceptions près, les prix les plus élevés payés pour les permis se retrouvent au sein des agglomérations les plus importantes. À Montréal, par exemple, on constate que la valeur des permis est parmi les plus hautes.

Cela a aussi contribué à la création d'un marché spéculatif. En effet, bien que la vente conditionnelle ou à tempérament soit proscrite, il semble qu'elle soit adoptée par plusieurs. La valeur élevée du permis et l'impossibilité de nantissement ne permettent pas à l'acheteur de trouver le financement nécessaire et l'amène à souscrire à de telles modalités d'achat.

Il ne faut pas oublier que le coût élevé du permis se répercute directement sur les frais d'exploitation du taxi. Les nouveaux arrivants doivent réaliser des recettes beaucoup plus importantes pour faire face à leurs obligations financières.

On voit là encore une conséquence du contingentement et l'on comprend aisément qu'il constitue l'un des points les plus discutés de la réglementation.

Mais aussi paradoxal que cela puisse paraître, on ne peut penser libéraliser la délivrance des permis.

En effet, une fois établi, le contrôle de l'accès à l'industrie a des effets durables. La libéralisation de la délivrance des permis entraînerait un bouleversement total de l'économie de l'industrie et ne serait pas équitable pour les nombreux artisans ayant récemment procédé à l'acquisition d'un permis.

On pourrait alors s'attendre à des tensions sociales importantes, assister à une recrudescence du nombre de taxis, tout au moins à court terme. Une instabilité s'installerait alors au sein des artisans et des chauffeurs.

Par ailleurs, une intervention gouvernementale contraire, par le rachat d'un certain nombre de permis, n'apparaît pas davantage de mise. Une telle mesure serait, en effet, de nature à permettre un enrichissement individuel à même les fonds publics, alors que la valeur du permis aura été créée de toute pièce par la réglementation gouvernementale.

La nécessité d'une telle mesure n'a pas par ailleurs été clairement établie par des études économiques sérieuses. D'une part donc, on observe une situation économique difficile, un surplus apparent de taxis et une difficulté pour les artisans à s'assurer un revenu satisfaisant.

D'autre part, il y a tout lieu de croire que le nombre de taxis serait encore plus élevé si une situation de libre marché devait exister. Pour toutes ces raisons, il n'apparaît pas souhaitable de modifier, à l'échelle du Québec, cet aspect fondamental de l'industrie du taxi.

Le véhicule-taxi

Le règlement no 6 précise que le véhicule-taxi doit être de type berline, familial ou limousine. Un amendement plus récent permet également l'utilisation de petites voitures, plus économiques et suffisamment spacieuses. Il faudra envisager amender une nouvelle fois le règlement afin d'y inclure des véhicules spécialement conçus pour le transport par taxi, tel le «taxi GSM».

Mais pour revenir aux normes actuellement en vigueur, le taxi doit être obligatoirement équipé d'un dôme, d'un porte-identification conçu pour recevoir les permis de propriétaire et de chauffeur, et comporter une affiche expliquant les tarifs en vigueur. Dans les agglomérations de plus de 25 000 habitants, le véhicule doit être muni d'un taximètre dont l'installation et le calibrage sont réglementés. En fait, les normes, dans la majorité des cas, régissent la propreté, la sécurité du véhicule et le confort des usagers.

Il est malheureusement difficile pour le ministère des Transports, faute d'effectifs, de contrôler leur application. Qui plus est, lorsque des infractions sont relevées, elles donnent toujours lieu à la même amende de 50 $, plus les frais; ce qui ne traduit pas nécessairement le degré réel de la faute commise. Qu'un exploitant de taxi soit soumis à la même sanction pour manque de propreté de son véhicule ou pour défaut de freins, laisse perplexe.

Les agents de la paix, appliquant le règlement alors qu'il est sujet à interprétation, notamment en matière de propreté, se heurtent le plus souvent à la colère des exploitants.

Le service

Il est défini comme un service personnalisé, rendu sur demande, selon un trajet et un horaire flexibles auquels s'applique un tarif calculé selon la distance parcourue.

On voit par là que cette définition s'oppose à celle du service de transport en commun offert jusqu'à ce jour en milieu urbain, qui est rendu selon un trajet, un horaire et un tarif fixes.

La réglementation actuelle proscrit tout autre service, tels le taxi collectif, le taxi à contrat ou le transport de colis, bien que ces deux derniers aient réussi à se développer dans l'illégalité.

Les tarifs des courses en taxi sont fixés par la Commission des transports du Québec en fonction de normes établies par la réglementation. Le tarif calculé au taximètre comprend un taux de départ, un taux au kilomètre et un taux de temps d'attente. La réglementation impose donc un prix unique, ce qui protège le consommateur des abus mais en même temps peut l'empêcher de bénéficier de tarifs plus bas.

Le permis de chauffeur de taxi

Les dispositions qui régissent ce permis sont contenues dans le règlement no 4. Il est délivré par la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Bien que les conditions d'admissibilité à ce permis soient extrêmement précises en ce qui

concerne l'âge, la citoyenneté, le domicile, la compréhension de la langue française, l'état de santé, les antécédents judiciaires et la connaissance des rues et lieux publics dans le cas d'une agglomération, il n'en demeure pas moins aisé à un travailleur de faire son entrée sur le marché du taxi.

La police de la CUM a été saisie en 1978 et 1979, respectivement, de 958 et 821 dénonciations de chauffeurs conduisant sans permis. Pour les mêmes années, 563 et 504 propriétaires de taxis ont été dénoncés pour avoir laissé travailler avec leurs véhicules, des chauffeurs sans permis.

Le permis de chauffeur de taxi est avant tout un permis de travail à titre de transporteur public. La nécessité d'un tel permis n'est pas à démontrer dans le cadre d'un transport de nature publique.

Par ailleurs, le Code de la sécurité routière se préoccupe beaucoup plus de l'utilisation globale du réseau routier que de la régulation du transport public. Pour ces raisons, il constitue un cadre trop peu contraignant quant à la possession du permis de chauffeur de taxi.

Les examens auxquels sont soumis les chauffeurs, instaurés à l'origine pour s'assurer de leur degré de connaissance de la ville, ne sont plus très probants: une bonne partie des questionnaires ont circulé au sein des milieux concernés. On ne peut que regretter le temps où la responsabilité de délivrer ces permis incombait à la police de Montréal. Celle-ci dispensait alors un cours aux aspirants chauffeurs.

L'obligation pour le chauffeur de transmettre à la RAAQ le nom du propriétaire pour lequel il travaille n'a jamais été appliquée.

Le registre d'affectation auquel fait référence la réglementation n'est finalement qu'une vue de l'esprit. Néanmoins, une fois encore il faut mentionner que la police de Montréal, au temps de ses responsabilités en la matière, en tenait un.

Finalement, nous conclurons en admettant que le grand nombre de permis par rapport au nombre de taxis n'est pas vraiment problématique. Il constitue un réservoir de main-d'oeuvre, dont il faut déplorer la qualité trop souvent douteuse, mais qui a l'avantage de permettre de faire face aux fortes fluctuations du marché.

2.3 L'organisation de l'industrie du taxi

L'organisation de l'industrie du taxi est telle qu'elle met en présence plusieurs intervenants dont les rôles diffèrent largement, mais ne se complètent pas moins. Les propriétaires de taxi, artisans ou propriétaires de flotte, adhérant à la ligue de leur agglomération, les chauffeurs de taxi et les associations de service en sont les éléments constituants. Nous allons voir le rôle et les caractéristiques de chacun.

Les propriétaires

Les propriétaires de taxis détiennent un permis qui les autorise à exploiter un taxi. À l'intérieur de cette catégorie, il existe quelques distinctions importantes à faire, aussi bien au chapitre de la répartition des permis entre les individus que sur le plan de la répartition géographique de ceux-ci.

On distingue, en effet, au sein des propriétaires de taxi, deux groupes: les artisans et les propriétaires de flotte.

Les artisans ne détiennent qu'un seul permis, qu'ils exploitent généralement eux-mêmes. Ils représentent plus de 80% des propriétaires et cependant, possèdent moins de 60% des permis.

Les propriétaires de flotte détiennent plus d'un permis. Certains en possèdent jusqu'à 60. Ils confient l'exploitation de leurs taxis à des chauffeurs.

Ces deux groupes illustrent bien la disparité régnant dans le milieu des propriétaires de taxis.

La répartition géographique des permis varie tout autant. Sur le territoire de l'île de Montréal, 5 818 taxis sont en service alors qu'un territoire beaucoup plus vaste comme l'agglomération de Gaspé ne regroupe que 27 permis. Le tableau 1, en annexe, illustre la répartition des permis de propriétaire dans les 53 agglomérations du Québec.

Les flottes

Elles se caractérisent, malheureusement trop souvent, par des véhicules en piètre état mécanique et esthétique. Le propriétaire de flotte, dans le but de réduire au minimum le coût de celle-ci, n'effectue souvent que les réparations essentielles au maintien en circulation de ses véhicules. Le chauffeur, pour sa part, n'est pas vraiment motivé à maintenir le véhicule en bon état, car il n'est pas le seul à le conduire et il n'est à son volant que de façon temporaire.

Le propriétaire artisan n'est pas animé du même état d'esprit. Son véhicule constitue pour lui un instrument de travail; il y passe la plupart de son temps. Confort et sécurité sont ses désirs les plus chers.

De façon générale, il n'est pas faux de dire que la présence de véhicules appartenant à des flottes détériore la qualité du service. Cette détérioration s'accompagne évidemment d'une perte de clientèle au profit d'autres modes de transport. Un des éléments favorables aux flottes est le maintien en service de leurs véhicules dans des conditions atmosphériques difficiles, alors que la demande se fait plus pressante. Les artisans préfèrent, pour leur part, retirer leur véhicule de la circulation devant l'augmentation des risques d'accident.

Les ligues de propriétaires de taxis

Le règlement no 6 stipule qu'au sein de chaque agglomération doit être constituée une ligue de taxis regroupant tous les propriétaires de l'agglomération. Il définit les buts d'une ligue comme étant l'organisation, la coordination et, en général, l'amélioration des services de taxi.

Les ligues de taxis sont des organismes à but non lucratif incorporés en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies. Après l'obtention de leurs lettres patentes, les ligues de taxis doivent être accréditées par la Commission des transports du Québec qui ne peut en reconnaître qu'une seule par agglomération.

Leur taille varie grandement; à titre d'exemple, Matagami regroupe sept (7) propriétaires alors que Montréal (A-11) en compte 3 657, ce qui, dans le dernier cas, représente une part de près de 56% de l'ensemble.

Les propriétaires sont soumis à l'obligation d'appartenir à la ligue de taxis reconnue de leur agglomération et tenus de se conformer à ses règlements après avoir reçu l'approbation du Ministre des Transports. Les règlements contiennent une disposition fixant le montant de la cotisation annuelle que doit acquitter le propriétaire de taxi pour chacun des permis qu'il possède.

Les chauffeurs

On peut dire du chauffeur de taxi qu'il est l'individu autorisé à conduire un véhicule-taxi en service. Comme nous l'avons vu précédemment, la réglementation précise les diverses exigences relatives à l'âge, à la citoyenneté, au domicile, à la compréhension de la langue française, à l'état de santé, aux antécédents judiciaires et, dans le cas des agglomérations urbaines, au degré de connaissance des routes, rues et lieux publics. Le conducteur de taxi, qu'il soit propriétaire ou non de son véhicule, doit être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi.

En janvier 1981, on dénombrait au Québec 29 904 permis de chauffeur. De ce nombre, 16 473 ont été délivrés pour les trois agglomérations de l'île de Montréal. Ces chiffres représentent une moyenne de 3,5 chauffeurs par

permis de propriétaire à l'échelle nationale; la même proportion vaut pour le territoire de l'île de Montréal.

Le temps que consacre le chauffeur de taxi à son travail diffère d'un individu à l'autre. Pour la majorité des artisans, l'activité de chauffeur de taxi constitue l'emploi principal. Pour d'autres, elle n'est qu'une source de revenus supplémentaires. Finalement, quelques-uns ne sont titulaires d'un permis de chauffeur de taxi qu'en cas de grève, de chômage, etc. . . On comprendra, dès lors, le désintéressement dont ils font preuve à l'égard d'un regroupement en association.

Ils sont rémunérés de deux façons. Selon le mode de rémunération à commission; ils conservent un pourcentage des recettes brutes, habituellement 40%, ainsi que les pourboires. Dans ce cas, les frais de réparation, d'entretien et d'essence sont à la charge du propriétaire. Selon le second mode, ils conservent toutes les recettes, moins un coût fixe de location du véhicule et le coût de l'essence. Bien que ce second mode soit moins payant pour le propriétaire, il y recourt parce qu'il nécessite moins de contrôle de sa part. Il est pratiqué principalement dans les agglomérations de l'île de Montréal, alors que le mode de rémunération à commission l'est surtout dans le reste du Québec.

Il en existe également un troisième, illégal celui-là. Il s'agit de la location du permis de propriétaire.

Rappelons que la réglementation actuelle stipule qu'un permis de propriétaire doit être obligatoirement rattaché à un véhicule.

Imaginons maintenant un chauffeur de taxi possédant son propre véhicule; il n'a d'autre choix, s'il ne peut se porter acquéreur d'un permis de propriétaire, que d'en louer un. Dès lors, il doit faire enregistrer le propriétaire du permis comme propriétaire du véhicule. Il continuera à assumer tous les frais inhérents au véhicule, tels l'essence, l'entretien, les réparations, les assurances etc. . . La Commission des transports du Québec est évidemment tenue dans l'ignorance: nulle demande de transfert de permis n'est enregistrée. La complicité régnant entre locateurs et locataires se traduit par un mutisme réciproque et le gouvernement se trouve impuissant à enrayer cette pratique. La vulnérabilité du chauffeur est encore plus grande lorsqu'il s'agit d'une personne connaissant mal les règles du jeu et ayant une faible capacité d'emprunt, ce qui est souvent le cas des immigrants.

L'association de service

L'association de service est l'organisme qui reçoit les appels téléphoniques du public. Son rôle premier est la redistribution à ses membres des appels qu'elle reçoit. Certaines associations regroupant un grand nombre de membres offrent une gamme de services diversifiés; leur rôle premier demeure néanmoins celui que nous venons de décrire.

La législation en vigueur ne précise ni le rôle, ni le but des associations. On comprend donc que les propriétaires de permis de taxi sont libres d'adhérer ou non à de tels organismes. La réalité révèle, en fait, que toute l'industrie du taxi en milieu urbain repose sur elles.

Parmi les services qu'elles offrent se trouve la concession, fort controversée du reste.

On appelle concession le droit de desservir de façon exclusive un lieu public dont le propriétaire est généralement une entreprise privée. Les centres commerciaux, les hôtels, les gares, les hôpitaux peuvent ainsi consentir à une association de services le droit de desservir leur lieu propre.

Les concessions sont généralement octroyées par voie d'appel d'offres, contre paiement d'une somme à la charge de l'association réceptrice du contrat. Selon l'étude CEGIR, en 1978 les associations de service de Montréal auraient versé dans cet esprit entre 750 000 $ et 1 000 000 $ pour obtenir de tels contrats.

L'association, de son côté, récupère les frais d'obtention de concession par le biais de la cotisation de ses membres. Bien que certains d'entre eux s'offusquent d'une telle pratique, prétextant qu'il ne leur revient pas de payer pour un service rendu à la population, on constate que les cotisations exigées des associations possédant un grand nombre de concessions ne sont pas plus élevées que les autres. On explique cela par l'économie d'échelle qu'elles réalisent, car elles attirent davantage de membres.

Comme nous l'avons dit précédemment, les avis sont partagés face à la concession. D'aucuns prétendent qu'elle limite le privilège de desservir l'ensemble du territoire d'une agglomération, privilège, rappelons-le, qui est inhérent au permis de taxi. D'autres, dont le véhicule n'est pas muni d'une radio émetteur-récepteur, y voient la possibilité d'y réaliser des profits non négligeables, étant assurés d'une clientèle.

Les ligues se sont faites, dans certains cas, les principaux opposants de la concession. Elles ont obtenu des associations qu'elles se désintéressent des concessions. Devant faire face à cette situation, les bailleurs de concessions ont dû établir des aires de stationnement en commun pour les taxis, afin que leur clientèle ne soit pas pénalisée par l'absence de service.

Voilà qui illustre bien l'excellence du travail de concertation effectué par les ligues dans certains cas.

Pour en revenir à l'association, à proprement parler, l'étude menée sur l'industrie du taxi au Québec, par la firme CGGL(1976), montre qu'il y avait alors onze (11) agglomérations desservies chacunes par une seule association alors que dix-sept (17) en avaient quatre (4) et plus. Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, on a dénombré vingt-trois (23) associations.

Elles se présentent sous quatre formes au Québec: la compagnie, la coopérative, la société et l'entreprise à propriétaire unique. La compagnie est la forme d'association la plus fréquente dans l'agglomération de Montréal, alors que la coopérative y est à peu près inexistante. Cette dernière est beaucoup plus répandue ailleurs en province.

L'association de services demeure la structure d'exploitation la plus importante pour le propriétaire de permis de taxi. Le rôle qu'elle joue est beaucoup plus près des préoccupations quotidiennes des gens oeuvrant dans ce secteur.

3. La problématique

La gestion centralisée d'un mode de transport local comme le taxi n'est pas sans causer de nombreux problèmes: encadrement trop serré, parfois inadéquat, lourdeur administrative et enfin, contrôle extrêmement difficile à exercer.

L'érosion du marché traditionnel du taxi s'ajoutant aux difficultés d'organisation des exploitants a placé l'industrie du taxi face à de sérieux problèmes.

3.1 L'érosion du marché traditionnel

L'évolution du transport des personnes au Québec, au cours des 20 ou 30 dernières années, a sensiblement modifié le contexte à l'intérieur duquel se meut l'industrie du taxi. Bien que de façon générale, la demande de transport ait considérablement augmentée durant cette période, on constate que les taxis ont perdu une part importante de leur marché traditionnel sans être en mesure de la compenser par le développement de nouveaux types de service.

Le phénomène le plus significatif de cette évolution est, sans aucun doute, la croissance extrêmement rapide du parc automobile. Qu'il suffise à cet égard de mentionner que le nombre de véhicules automobiles immatriculés au Québec est passé de 968 000 qu'il était en 1958 à 1 889 000 en 1969 et à 3 514 346 en 1981. Au cours des mêmes années, la population passait successivement de 4 884 000 à 5 928 000 et finalement à 6 438 403 habitants. On constate donc que le parc automobile a connu une augmentation de 263%, pendant que la population ne croissait que de 31,8% au cours des vingt dernières années. Cet accroissement engendré par le développement économique soutenu de cette époque, a coincidé avec la réalisation d'un programme accéléré d'amélioration des voies de circulation en milieu urbain, avec la construction d'un réseau routier de grande capacité ainsi qu'avec l'augmentation du volume et des distances de déplacement, conclusion logique de l'étalement urbain.

L'automobile, au cours des années, est devenue accessible à la majorité de la population, et il ne faut pas s'étonner de la voir occuper maintenant une part substantielle du marché jusque-là réservé au taxi. Celui-ci a eu ses jours de gloire, alors qu'il connaissait la faveur de la population pour toutes sortes de déplacements. Mais les années ont passé, et il n'est aujourd'hui utilisé qu'exceptionnellement, par une clientèle particulière composée essentiellement de gens d'affaires et, pour des raisons différentes, de personnes âgées ou à faible revenu, en d'autres termes, par des gens qui n'ont pas d'autre moyen pour se déplacer ou encore, une clientèle que l'on qualifie de captive.

La crise de l'énergie, plus récente certes, et le souci de protection de l'environnement en milieu urbain ont favorisé la revalorisation du transport en commun. D'importants investissements publics ont été consentis afin de fournir des services de transport collectif attrayants et à tarif raisonnable. Cela, dans le but de diminuer la congestion aux heures de pointe et de repousser à plus tard les besoins en nouvelles infrastructures routières. Le retour à une plus grande utilisation du transport collectif dans les grandes villes a pu diminuer l'attrait du taxi collectif. Dans le milieu montréalais du taxi, on dit avec amertume que «les clients s'en vont sous terre».

L'attention de plus en plus grande que l'on accorde aujourd'hui au covoiturage, en particulier pour les déplacements domicile-travail, s'inscrit dans les mêmes préoccupations de revalorisation du transport en commun: diminution des frais de transport, économie d'énergie et diminution de la congestion aux heures de pointe. L'industrie du taxi s'est traditionnellement opposée à la

pratique du covoiturage. Cela est dommage! Le covoiturage peut avoir des effets positifs sur l'industrie du taxi en diminuant la dépendance des travailleurs face à leur automobile. En effet, les adeptes du covoiturage, une fois arrivés au centre-ville, deviennent des clients potentiels du taxi pour faire leurs courses à l'heure du déjeuner ou lorsqu'ils ne peuvent rentrer chez eux à l'heure habituelle. Enfin, une circulation plus fluide n'augmente-t-elle pas la rapidité de circulation des taxis? Admettons cependant que les récriminations des propriétaires de taxi ne sont pas sans fondement: ils ne peuvent offrir légalement des services similaires autrement qu'en demandant le même prix que pour une course ordinaire en taxi. Dans un tel contexte, il n'est pas surprenant que se soit répandu l'usage des tarifs négociés pour ce service.

Pendant que se transformaient les besoins et les services de transport, l'industrie du taxi voyait ses frais d'exploitation augmenter rapidement. Rappelons que le coût d'achat des automobiles, l'essence, l'entretien des véhicules et les assurances sont parmi les produits de consommation qui ont connu les plus fortes hausses de prix ces dix dernières années. La croissance des tarifs de taxi, plus accélérée que celle du coût de la vie, n'a certainement pas encouragé la clientèle à utiliser davantage le taxi.

Il faut d'ailleurs remarquer que conscientes de ce phénomène, plusieurs organisations hésitent depuis 2 ou 3 ans à demander de trop fortes hausses de tarifs, de crainte de subir une diminution sensible de leur clientèle.

L'industrie du taxi, comme toute autre industrie, se ressent de la conjoncture économique que nous traversons. L'utilisation du taxi fait partie de ces facilités que l'on abandonne les premières en période de difficultés financières. Sans vouloir minimiser l'influence de cette conjoncture, on constate que l'industrie, elle-même, a sa part de responsabilité. N'est-elle pas, en effet, responsable de ne pas s'être adaptée aux transformations des besoins et des habitudes de transport? Avouons-le, sa structure et les services qu'elle offre sont restés pratiquement stagnants. Il faut dire à sa défense qu'elle a été soumise à des normes dont le caractère restrictif et rigide a certainement enrayé ses possibilités de développement. Les conditions d'exploitation énoncées dans la réglementation sont nombreuses, précises et élaborées, à un point tel qu'on en vient à créer un service «normalisé». Il ne reste, dès lors, que peu de latitude aux exploitants pour tenter de personnaliser leur service ou d'en offrir de nouveaux.

Or, pressée par cette réglementation, l'industrie a adopté une attitude de revendication. Elle s'est très souvent obstinée à demander une augmentation de l'intervention de l'État pour régler ses problèmes.

Certains indicateurs de l'achalandage du taxi au Québec démontrent que cette industrie n'est pas utilisée à sa pleine capacité. Une étude exécutée en 1979 et basée sur un échantillonnage scientifique valable pour l'ensemble des agglomérations du Québec, hormis celle de Montréal (A-11)*, consigne les résultats moyens suivants: le nombre de courses par conducteur, par heure, s'établit à 1,95. Au cours de cette heure, 12,8 minutes seulement sont passées en temps de course avec le client à bord et rapportent des recettes de 5,88 $.

Durant la plus grosse période d'activité, par exemple les jours ouvrables de 8:00 h à 18:00 h, la proportion de taxis disponibles dans les associations de service oscille aux environs de 60%. L'étude rapporte également que le montant moyen reçu pour une course est d'environ 2,99$, tandis que le revenu annuel brut par véhicule est de 20 599 $, sans tenir compte des pourboires.

Toujours pour la même année, on estime qu'un taxi qui parcourt en moyenne 65 000 km (40,000 milles) annuellement doit assumer des frais d'exploitation de 9 618 $. Il n'en demeure pas moins

* L'agglomération de Montréal (A-11) possède une structure d'exploitation différente des autres agglomérations. De ce fait, le type d'étude qui a été menée ne pouvait s'appliquer à cette agglomération.

qu'à la lumière de ces données, malheureusement fragmentaires, et en considérant le fait que le temps d'attente des usagers est généralement court, particulièrement dans les agglomérations importantes, nous sommes portés à croire les exploitants qui se plaignent du très grand nombre d'heures de travail nécessaires pour atteindre un niveau de revenu raisonnable.

Il est aussi de notoriété publique que le contrôle fiscal est difficile dans ce secteur et que les artisans utilisent leur taxi comme véhicule personnel, ce qui constitue un avantage pécuniaire certain.

Comme nous l'avons dit précédemment, face à l'érosion du marché traditionnel, il apparaît nécessaire de considérer de nouvelles possibilités.

Il s'est développé, au cours des années, diverses formes de transport pour répondre aux besoins des usagers là où l'automobile privée et le transport en commun ne pouvaient être efficaces. Dans la gamme de ces transports qu'on appelle semi-collectifs, le taxi pourrait jouer un rôle important. Il pourrait fort bien en effet être utilisé au remplacement d'autobus, là où la demande est faible.

Et que dire de son rôle comme moyen de rabattement sur les sytèmes de transport collectif de grande capacité, ou comme service de taxi collectif à itinéraire fixe (jitney), ou encore comme taxi à frais partagés? Le Québec ne peut-il suivre l'exemple d'autres pays, européens ou nord-américains, où de tels services de transport collectif sont implantés de façon expérimentale et parfois définitive? Il va sans dire qu'il faut agir en ce sens avec prudence et discernement, en s'assurant que ces services répondent à un besoin réel et qu'ils sont viables pour les exploitants.

3.2 La centralisation

La centralisation du contrôle du taxi a été une mesure utile pour structurer cette industrie. Cette mesure, même si elle apparaît aujourd'hui draconienne, était à l'époque nécessaire. Seul le gouvernement pouvait parvenir rapidement à cette structuration par la rationalisation des territoires d'exploitation, par la normalisation des conditions d'exploitation et par le regroupement en ligues, des propriétaires de taxis. Il importe de souligner les problèmes que la centralisation a engendrés.

Encadrement trop rigide

Le gouvernement a réglementé avec précision le service de taxi, autant en ce qui concerne l'aspect économique, la qualité du service, que les conditions de sécurité des usagers. Ce cadre réglementaire détaillé, restrictif, incontrôlable, ne laisse que peu de latitude à l'industrie pour se développer et diminue toujours plus la capacité d'autocontrôle de l'industrie qui, paradoxalement, demande encore davantage de normes. Cette situation est sans doute une réaction de dépendance des exploitants envers un appareil gouvernemental qui prétendait régir le taxi de façon minutieuse.

D'autre part, il s'est révélé souvent difficile pour le gouvernement de concilier les demandes de réglementation des conditions d'exploitation répondant à des besoins locaux, avec un règlement s'appliquant à l'ensemble du Québec. Les trois exemples suivants illustrent bien cette réalité.

La mise en place d'une tarification obligatoire pour le transport des bagages répondait aux demandes d'un groupe de l'industrie pour lequel il apparaissait normal d'obtenir une rémunération pour un travail effectué. Par contre, le montant fixé est apparu pour d'autres, parfaitement ridicule; ils auraient préféré laisser à la discrétion du client le soin d'exprimer sa satisfaction par un pourboire.

La réglementation du taxi interdisait jusqu'à tout récemment, pour des motifs de sécurité et de libre circulation des véhicules, le stationnement en double file. Avec l'avènement des parcomètres à Montréal, cette interdiction a occasionné bien des altercations entre chauffeurs de taxi et agents de la paix, les chauffeurs protestant contre les

amendes qui leur étaient imposées alors qu'ils n'avaient d'autre possibilité pour laisser descendre leurs clients que d'enfreindre le règlement.

Actuellement, les tarifs sont calculés à l'aide de l'odomètre ou du taximètre. Dans ce second cas, le prix de la course est calculé en fonction d'un tarif de départ, de la distance parcourue et du temps d'attente. Mais il est bien évident que selon l'agglomération, la circulation est plus ou moins rapide, les courses plus ou moins longues et donc plus ou moins répétées. Les tarifs fixés au départ ou en fonction de la distance peuvent être trop ou insuffisamment élevés. Le gouvernement ne peut prévoir tous les cas; la législation est conçue pour répondre à des besoins nationaux et non locaux.

Lourdeur administrative

Le grand nombre d'intervenants, administrativement indépendants, et l'éloignement des organismes gouvernementaux par rapport aux centres d'exploitation ont rendu difficiles le suivi de la situation du taxi et l'apport de réponses satisfaisantes et rapides aux problèmes qui se sont posés. L'éparpillement des responsabilités a entravé l'exercice d'un certain contrôle de la part du gouvernement.

Chaque organisme a, de par ses responsabilités, de multiples préoccupations. Il ne faut donc pas s'étonner qu'un ajustement administratif pleinement justifié ne puisse quelquefois être appliqué avant plusieurs mois.

Contrôle insuffisant

Un des effets marquants de la centralisation a été le désengagement des autorités locales à l'égard du taxi, particulièrement en ce qui concerne la responsabilité de surveillance. Celle-ci était assumée avant 1973 par les corps policiers municipaux. Par la centralisation, le gouvernement a pris à sa charge le contrôle du respect de ses règlements et en a confié la responsabilité aux inspecteurs du ministère des Transports, sauf à Montréal où elle est partagée avec les policiers de la Communauté urbaine. Cet aspect de la centralisation serait le plus déplorable.

Hors du territoire de Montréal, le contrôle apparaît nettement insuffisant. À l'exception des grands centres, on déplore partout la présence persistante du taxi opérant sans permis. La menace de sanctions accrues qui fut introduite dans la Loi sur les transports n'a pas réussi à enrayer ce phénomène faute sans doute du support d'un corps de police omniprésent, tel le corps de police municipal.

Le gouvernement a rendu obligatoire l'inspection de taxi et aucun rappel de taxis pour inspection pas été respectée par l'ensemble des propriétaires de taxi et aucun rappel de taxis pour inspection n'a encore été effectué par la RAAQ. On ne peut que regretter que l'état mécanique des taxis ne fasse pas l'objet d'une surveillance plus vigilante de tous les corps de police et particulièrement des corps municipaux. Le policier municipal n'apparaît-il pas, parmi tous les policiers, le mieux placé pour déceler promptement les véhicules qui devraient être inspectés? Il faut souligner que dans l'ensemble, les propriétaires-artisans semblent porter une attention particulière à l'état mécanique de leurs véhicules. L'État devrait alors éviter les rappels systématiques au-delà des limites suffisantes qui permettent à la RAAQ d'être informée de l'état mécanique général de l'ensemble des véhicules. Il doit penser à un contrôle sélectif nettement plus équitable. Mais, pour cela, la centralisation au ministère des Transports de l'application des règlements doit cesser.

Dans les agglomérations, le prix d'une course en taxi est calculé par un taximètre selon un taux fixé par la Commission des transports du Québec. La RAAQ est actuellement chargée de veiller à ce que le taximètre soit convenablement calibré. Des inspections sont effectuées et une fois achevées, un scellé est apposé. La RAAQ a confié ce travail à des horlogers qu'elle accrédite. Ce système n'est pas à l'abri des tentatives de fraude et le contrôle des inspecteurs du Ministère est insuffisant. Ainsi, des horlogers complaisants peuvent-ils calibrer les taximètres de façon à faire profiter systématiquement le taxi, de la marge de tolérance de 5% que le Ministère a

toujours accordée, compte tenu du degré de précision des taximètres mécaniques. Il existe également d'autres moyens pour fausser le prix de la course sans toucher au scellé du taximètre; les modifications des transmissions et des pneus ne sont pas si rares.

Seule une surveillance étroite, exercée par les corps policiers municipaux, parviendrait à décourager les fraudeurs.

Le contrôle des chauffeurs de taxi est sévèrement critiqué par les propriétaires de taxi de Montréal. Ils reprochent généralement au gouvernement de ne pas avoir fait respecter les obligations du chauffeur qu'il avait introduites dans sa réglementation. En effet, le chauffeur est tenu d'informer la RAAQ du nom du propriétaire pour lequel il travaille et du numéro d'immatriculation du taxi qu'il conduit. Certaines ligues de taxis ont même tenté de se substituer à la RAAQ pour se doter d'un registre central d'affectation obligatoire. C'est à bon droit que les propriétaires de taxi exigent un contrôle plus adéquat des chauffeurs. Le chauffeur de taxi n'est-il pas, en effet, en rapport constant avec le public? Sa compétence et son intérêt pour le taxi ne façonnent-ils pas l'image du service? Remettons toutefois en question l'opportunité de maintenir cette responsabilité dans le domaine de la RAAQ., car il ne relève pas de ses fonctions de s'immiscer dans les relations de travail. Qui plus est, le contrôle des chauffeurs de taxi ne semble avoir été vraiment réel que lorsqu'il a été exercé en étroite collaboration avec les policiers municipaux.

Il faut admettre qu'en dépit d'objectifs valables et d'une bonne volonté évidente, le contrôle gouvernemental sur le transport par taxi n'a pas atteint son but et qu'à certains égards, il faut en imputer la cause à une centralisation excessive du contrôle policier. Avant la centralisation, un client mécontent adressait généralement ses plaintes aux policiers municipaux. Maintenant, plusieurs possibilités s'offrent à lui: il peut les adresser à la ligue de taxis, à la centrale de service, au ministère des Transports, à la Commission des transports du Québec et à la police municipale ou la Sûreté du Québec. Le choix étant fait, il lui faudra toutefois trouver dans ces centres le responsable de l'application des taux et tarifs. Rares seront les cas où le service sera aussi rapide qu'à l'époque où il était fourni par les policiers municipaux.

La desserte par taxi de l'aéroport de Dorval constitue sans doute le lieu où convergeaient avec le plus d'acuité les problèmes reliés à l'éloignement et à l'éparpillement du contrôle du taxi.

En dépit des nombreuses modifications apportées depuis dix ans au système d'organisation du service et de répartition des courses, la qualité du service s'est détériorée de façon dramatique. Qui plus est, les chauffeurs de taxi insatisfaits ont donné, à plusieurs reprises, libre cours à leur humeur.

La longue période d'attente, doublée de la crainte de n'obtenir qu'une petite course, et les dangers de favoritisme des répartiteurs ont amené de réels problèmes. L'anonymat des services de taxi à Dorval et le manque de contrôle ont abouti à un service qui méritait son qualificatif de mauvais. L'état des véhicules, le calibrage des taximètres, la connaissance de la ville des chauffeurs ou leur comportement envers la clientèle laissaient grandement à désirer. Les plaintes ont été, la plupart du temps, vainement portées.

Face à cette situation chaotique, le GTRTM a convié des représentants de l'administration de l'aéroport afin de mettre sur pied un système de contrôle efficace. Depuis le début d'avril 1982, un nombre limité de permis d'aéroport sont attribués par tirage au sort.

Une réglementation particulière prévoit l'accumulation de points d'inaptitude entraînant l'annulation du permis. Leur durée de validité est de deux ans et ils ne sont pas transférables. On espère ainsi que l'aéroport, dont l'intérêt à entretenir de bonnes relations avec les exploitants est certain, aura à sa portée un instrument de valeur pour donner à ses usagers un service de qualité.

3.3 Les difficultés d'organisation des exploitants

Il est toujours délicat de porter un jugement de valeur sur l'organisation d'une industrie quelle qu'elle soit. Mais, il faut bien admettre que dans le cas de l'industrie du taxi, la critique est aisée.

L'antagonisme sévit entre propriétaires: les artisans se heurtent aux propriétaires de flottes; les associations rivalisent entre elles; tous se perçoivent plutôt comme concurrents que comme partenaires ayant à résoudre des problèmes communs.

Ainsi, les ligues furent-elles vilipendées par certains propriétaires qui voyaient en elles le spectre de la privation de leur liberté. Ainsi, furent-elles oubliés comme moyen d'améliorer leurs conditions de travail.

Parce que les administrateurs de ligues ont été trop souvent en proie à la critique virulente de leurs membres, les postes qu'ils occupaient n'ont suscité que peu d'intérêt auprès d'éventuels remplaçants dont la valeur était reconnue.

Et lorsque la perspective d'un tel poste a souri à des propriétaires de flotte, certaines ligues, dans lesquelles les artisans étaient majoritaires, ont voulu adopter une réglementation interne interdisant aux propriétaires de flotte l'accès à des postes d'administrateurs.

Une telle mesure n'est certes pas de nature à éviter les querelles, et suscite bien des interrogations en matière de démocratie!

Concurrence et méfiance ont souvent paralysé toute tentative d'union pour l'achat groupé d'équipement, pour la souscription à une assurance collective ou à un fonds de pension.

Les propriétaires de flotte se sont à l'occasion braqués contre certaines mesures qu'ils auraient dû percevoir comme profitables, non seulement à l'ensemble de l'industrie, mais également à eux-mêmes.

Et l'on pense à la fixation d'horaires de travail ou à la limitation du nombre de chauffeurs par véhicule afin d'augmenter la productivité. Il faut comprendre que cette productivité se traduit par un revenu horaire supérieur et, partant, par une diminution globale des dépenses. Il en résulte pour le propriétaire de flotte un revenu supérieur par quart de travail, une augmentation de la satisfaction des chauffeurs et, par voie de conséquence, une plus grande stabilité de ces derniers.

Le désir légitime pour les propriétaires de flotte de rentabiliser leur investissement et l'instabilité de la main-d'oeuvre disponible les amènent fréquemment, lorsqu'un poste est vacant, à procéder rapidement et sans référence à l'embauche de nouveaux conducteurs, munis ou non d'un permis de chauffeur. Là encore, l'établissement d'un centre d'information sur les chauffeurs serait une autre mesure susceptible de diminuer les dépenses et d'améliorer la qualité du service à la clientèle.

Mais les querelles s'orientent également vers les associations de services. Rappelons qu'elles appartiennent plus souvent qu'autrement à des gens non propriétaires de taxi. Elles sont accusées d'avoir participé à l'instauration du climat malsain qui règne au sein de l'industrie. Certaines se sont à l'occasion tristement illustrées en favorisant certaines catégories de propriétaires de taxis, car les conventions qui régissent leurs relations avec leurs membres ne sont pas toujours établies avec précision.

On leur reproche, et à juste titre croyons-nous, d'avoir limité, essentiellement à Montréal, leurs interventions disciplinaires au strict minimum, de peur de voir fuir leurs membres vers d'autres associations plus permissives.

D'autre part, pour des raisons aussi nombreuses que variées, on note un trop grand nombre d'associations dans plusieurs agglomérations. Elles se privent ainsi d'économies d'échelle.

Nous terminerons en narrant une situation qui illustre bien que l'organisation des exploitants est de qualité inégale.

Il y a quelques mois, à Québec, l'organisme responsable du transport des personnes handicapées proposait à l'industrie du taxi de faire ses premiers pas dans ce nouveau marché. L'offre fut acceptée. Aujourd'hui, les chauffeurs de taxi se déclarent enchantés de pouvoir effectuer plus de courses qu'auparavant sans pour autant avoir détérioré la qualité du service qu'ils offraient traditionnellement.

Simultanément, la même proposition était faite dans une autre agglomération. Proposition vaine; les chauffeurs de taxi et les associations ont choisi de demeurer dans la prestation de services de taxi traditionnels. On prétend même que certaines associations auraient mauvaise réputation auprès des personnes handicapées.

Que dire d'une telle attitude sinon qu'il est regrettable d'avoir laissé s'échapper la possibilité d'une nouvelle source de revenu.

4. La réforme

La nécessité d'une réforme de l'industrie du taxi n'est plus à démontrer. L'étude des problèmes auxquels elle se heurte, développée dans le chapitre précédent, nous amène à proposer plusieurs mesures qui pourraient être à même de la rentabiliser.

Face à l'érosion du marché traditionnel, nous devons envisager l'ouverture de nouveaux marchés. Cette ouverture permettra aux propriétaires de taxi de s'adapter à l'évolution de la demande de transport. Ils utiliseront ainsi pleinement le potentiel de leur équipement.

La centralisation trop radicale a, nous l'avons vu précédemment, entravé le développement de l'industrie. Une décentralisation trop brutale n'apporterait que davantage de problèmes. Il nous est donc apparu opportun et réaliste de concevoir un mode de décentralisation progressive qui résoudra la plupart des problèmes liés à l'éloignement et à la complexité de l'appareil gouvernemental. Cela implique, bien évidemment, une nouvelle répartition des responsabilités entre les autorités provinciales et les autorités locales.

Finalement, si par le passé, certaines ligues de propriétaires de taxi se sont perçues mal à propos comme des corps publics, il est de notre devoir d'insister sur leur caractère d'association professionnelle et d'organisme de promotion. Elles pourront ainsi participer activement au développement des nouveaux marchés.

4.1 Ouverture de nouveaux marchés

Le transport par taxi constitue un élément notable du système de transport urbain. Avec plus de 10 000 véhicules, dont 86% sont concentrés dans les agglomérations urbaines, il semble qu'on n'ait pas toujours exploité son immense potentiel. Dans grand nombre de villes et de régions dépourvues de transport en commun, le taxi représente le seul moyen de transport pour qui ne possède pas son propre véhicule. Là où le transport en commun existe, le taxi peut être un élément de solution au problème du maintien d'un service considérable à un coût prohibitif, alors que le nombre d'usagers et la saine administration ne commandent pas un service d'une telle dimension.

Conscient de la situation, le gouvernement du Québec se propose de supprimer les barrières réglementaires qui empêchent actuellement les propriétaires de taxi d'offrir à la population des services plus diversifiés que le taxi traditionnel. Cette ouverture permettra, nous l'espérons, aux propriétaires de taxi de s'adapter à l'évolution de la demande et d'utiliser pleinement le potentiel de leur équipement.

Précisons, cependant, que l'avènement de ces nouveaux services ne devra pas nuire à la disponibilité d'un service de taxi sur demande qui demeure toujours la vocation première du taxi.

De plus, croyons-nous, ce devrait être là l'occasion de favoriser un changement d'attitude face à la concurrence et à l'esprit d'entreprise dans un milieu où le protectionnisme économique est la règle depuis trop longtemps. Il sera donc nécessaire de circonscrire les conditions suivant lesquelles les nouveaux services pourront être fournis et d'établir qu'il ne peut être question de leur appliquer les règles d'exclusivité habituellement acceptées dans le domaine du taxi.

Afin que les rôles des différents modes de transport soient cohérents et que soient évitées

les interférences entre transporteurs, le gouvernement doit établir les limites du domaine du taxi.

Le gouvernement du Québec devra donc étendre le domaine du taxi à l'ensemble du transport rémunéré de personnes par automobile. Néanmoins, seul le service traditionnel sera réservé exclusivement aux titulaires de permis de taxi, comme le stipulent actuellement les dispositions du règlement no 6. Ce service exclusif et personnalisé consistera dans le transport rémunéré de personnes avec une automobile identifiée et autorisée à cette fin, dont le chauffeur n'est pas bénéficiaire du service. Dans certains cas, tel le taxi GSM, des exceptions pourront être approuvées par voie réglementaire.

Quant aux autres services pouvant être rendus par l'industrie mais de façon non-exclusive, les dispositions législatives les préciseront. Il sera ainsi autorisé aux titulaires de permis de taxi d'oeuvrer dans les domaines du transports d'écoliers, du transport de personnes handicapées, du transport de biens, du transport à l'occasion de baptêmes, mariages ou funérailles, du transport par automobile intégré au transport en commun soit comme substitut ou complément. De plus, dans le cadre des nouveaux services, le gouvernement du Québec offrira à l'industrie du taxi la possibilité de sortir des cadres tarifaires aux conditions indiquées plus loin.

Comme nous le mentionnions précédemment, la vocation première du taxi à laquelle devra obligatoirement répondre l'industrie consiste en un service individualisé, sur demande, et dont le requérant est bénéficiaire du transport. Le gouvernement entend donc maintenir des dispositions favorisant ce service, en matière de véhicules, du territoire, de courses intra et inter-territoires, de tarification et de services aéroportuaires. Cependant, le gouvernement entend légaliser une pratique répandue dans l'industrie du taxi, et appelée populairement «run de lait». Elle consiste en un service assurant au client la disponibilité d'un taxi de façon régulière, moyennant une rémunération qui souvent s'écarte de la tarification établie pour le service traditionnel. Le choix du gouvernement de légaliser cette pratique repose sur le fait que cette politique permet à l'industrie d'offrir ses services à moindre prix, compte tenu de la fréquence ou de la régularité de la demande et de l'identité d'itinéraire.

Ainsi, un client pourra sur une base régulière selon un lieu d'origine et une destination préétablis contracter avec un propriétaire de taxi en s'écartant de la tarification réglementaire. Ce contrat devra être rédigé dans la forme prescrite identifiant le client, la course, la durée et le prix convenu. Il devra être déposé auprès de l'autorité responsable de la tarification et celle-ci attestera en avoir pris connaissance. La copie du contrat portant l'attestation devra être conservée dans le véhicule offrant le service.

Sous la forme contractuelle, l'industrie pourra offrir ses services aux entreprises pour le transport des employés, aux organismes à but non lucratif pour le transport de leurs membres, aux institutions d'enseignement et commissions scolaires pour le transport des étudiants et également à des groupes de personnes structurés pour des activités communes de loisirs, de travail et d'études. Cette forme contractuelle sera aussi autorisée pour le transport subventionné accordé aux bénéficiaires d'aide sociale à des fins de traitements médicaux.

Dans les cas des employeurs, des organismes à but non lucratif, des institutions d'enseignement, des commissions scolaires, le requérant ne sera pas nécessairement bénéficiaire du transport mais le contrat devra suivre les normes prescrites. Dans le cas de groupes structurés à des fins de loisirs, de travail ou d'études, les clients seront obligatoirement bénéficiaires du transport et chacun des membres de tels groupes sera partie au contrat.

Le gouvernement entend également étendre le marché du taxi au service collectif. Ce service pourra être offert au public par voie réglementaire ou contractuelle, selon le cas.

Lors de l'intégration au service de transport en commun, s'il existe un organisme public de transport, celui-ci pourra négocier avec l'industrie du taxi un système complémentaire ou substitutif au transport par autobus. En l'absence de tels organismes, les autorités locales pourront autoriser l'implantation d'un réseau de transport collectif sur le territoire de leur juridiction. Le règlement devra reprendre «mutatis mutandis» les éléments essentiels à la formation du contrat précédemment explicité. Il devra, en plus, établir les conditions qui permettront au public de distinguer un taxi collectif d'un taxi traditionnel.

Tous ces services de taxi collectif devront obligatoirement être fournis avec le véhicule pour lequel le permis de taxi aura été délivré et selon les restrictions territoriales applicables.

Le transport de biens par taxi:

Une autre pratique courante et illégale dans le domaine du taxi est le transport de biens. Le gouvernement du Québec entend la légaliser, parce qu'elle répond à un besoin de la population.

Cependant, ce nouveau service devra répondre à des critères de dépannage et d'urgence. Par définition, il sera exclu du champ contractuel. Il sera essentiellement ouvert dans les cas où le client ne peut vraisemblablement obtenir les services d'un transporteur spécialisé.

Il devra être fourni avec le véhicule pour lequel le permis a été délivré sans modifications, même temporaires, et suivant les restrictions territoriales édictées.

4.2 Vers une décentralisation progressive

Les chapitres précédents ont mis en évidence les problèmes résultant de la lourdeur, de l'éloignement et de la complexité de l'appareil gouvernemental au regard du besoin de contrôle du taxi. La décentralisation, nous en avons convenu, est la solution au problème. Dans les paragraphes qui suivent, nous traitons du partage proposé des responsabilités entre les autorités locales et le gouvernement du Québec. Succinctement, le gouvernement garde le pouvoir de définir le service. La Régie de l'assurance automobile du Québec est maintenue dans son rôle de gardienne de la sécurité routière tandis que la Commission des transports du Québec conserve son rôle quasi judiciaire et a pleine autorité sur les permis de propriétaire. Pour leur part, les autorités locales auront pour tâche de préciser les normes d'exploitation, d'établir les règles de qualité de service et de fixer les tarifs. C'est à elles qu'incombera le rôle de permettre le développement du taxi collectif!

4.2.1 Les besoins et les limites de la décentralisation

Tout au long du processus de décentralisation, nous avons eu présents à l'esprit les problèmes reliés à la juridiction municipale du taxi que nous avons connus avant 1973. La volonté de les éviter dans la réforme que nous proposons a été un souci constant.

Rappelons que la réglementation sur le transport par taxi a créé les agglomérations de taxi, regroupant dans la plupart des cas plusieurs municipalités. Il arrive fréquemment que les territoires municipaux dans les régions urbanisées soient trop petits pour permettre l'exploitation rationnelle de services de taxi. C'est pourquoi le principe des agglomérations est un acquis qu'il nous faut conserver.

L'amorce d'une structure administrative régionale, dont s'est doté le Québec il y a plus de dix ans, nous apparaît la plus propice à l'accueil d'une grande partie de la responsabilité en matière de taxi. Nous faisons référence aux communautés urbaines et régionale. Plus récemment, cette structure a été complétée avec l'avènement des municipalités régionales de comté (MRC).

L'examen du découpage de la carte a permis de constater que ces administrations régionales (communautés urbaines, régionale et MRC) formaient, dans la plupart des cas, des territoires compatibles, soit plus grands, soit égaux (voir

tableau 2 en annexe), avec ceux des agglomérations de taxi existantes (à l'exception des agglomérations de Charlesbourg et de Châteauguay).

Les communautés urbaines et régionale existent depuis plusieurs années. Elles ont eu le temps de consolider leurs assises et jouent déjà un rôle majeur dans le domaine du transport par le biais des commissions de transport. Il nous apparaît donc souhaitable de leur confier, dans les plus brefs délais, des responsabilités étendues en matière de taxi. Du reste, elles regroupent 76,1% du nombre de permis de catégorie «agglomération» du Québec.

Après avoir examiné le rôle et la vocation des MRC, il nous apparaît également pensable de leur confier les responsabilités que nous voulons décentraliser. Nous garderons par contre à l'esprit qu'elles sont en période de formation et que leur rôle premier réside dans l'élaboration d'un schéma d'aménagement. Il ne sera donc pas possible de leur confier des responsabilités en matière de taxi avant que leur maturation ne soit accomplie, c'est-à-dire avant quelques années dans la plupart des cas.

Ainsi, en ce qui concerne les territoires de taxis couverts par les MRC, plusieurs hypothèses peuvent être envisagées. Pour mieux les comprendre, il est d'abord nécessaire d'établir les différentes relations qui existent entre les territoires de taxi et ceux des administrations municipales.

Rappelons que la réglementation du taxi a divisé le Québec en agglomérations et en régions, les premières ayant été formées à partir des principaux noyaux urbains. Nous retrouvons seize agglomérations ne comprenant qu'une seule municipalité (653 permis ou 7,5% des permis de catégorie «agglomération») et nous en retrouvons vingt-huit englobant le territoire de deux municipalités ou plus et qui représentent 1 416 permis ou 16,4% des permis de catégorie «agglomération».

D'autre part, les MRC couvrant en général un territoire relativement étendu, on comprendra que la plupart d'entre elles englobent plusieurs territoires de taxis, agglomérations ou régions.

L'analyse de la situation actuelle et des différentes contraintes qui y sont rattachées nous portent à présenter différentes hypothèses de décentralisation pour les territoires non compris à l'intérieur des communautés urbaines et régionale.

La première consiste à confier aux MRC, à une date à déterminer, les responsabilités que l'on veut décentraliser en matière de taxi pour l'ensemble de leur territoire, agglomérations et régions.

La seconde hypothèse consiste à ne confier ces responsabilités qu'aux municipalités formant les agglomérations de taxi, en gardant centralisées les responsabilités sur les territoires couverts par les permis de catégorie «région».

Finalement, il serait possible de garder centralisées les responsabilités en matière de taxi, c'est-à-dire de conserver le statu quo pour les territoires des MRC.

4.2.2 Les structures d'accueil et les modalités de transfert

Les différentes formules de décentralisation qui ont été identifiées appellent la mise sur pied de structures d'accueil et l'élaboration de modalités de transfert adaptées à chacune d'elles. Dans chaque cas, on doit examiner la façon dont seront exercées les fonctions réglementaires, administratives, policières et judiciaires.

Communautés urbaines et régionale

Les pouvoirs d'élaboration de politiques et les pouvoirs de réglementation dévolus aux communautés seront exercés par le Conseil de la Communauté. Les communautés devront voir à former une structure d'accueil pour ce nouveau service.

La Communauté urbaine de Montréal s'étant dotée d'un corps policier unique, l'application de la réglementation incombera à ce dernier.

Sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec et de la Communauté régionale de l'Outaouais, on retrouve des corps policiers municipaux indépendants avec, dans certains cas, des ententes de service. Ces communautés devront s'assurer de la surveillance et du respect de la réglementation établie pour l'ensemble de leur territoire et donner suite aux infractions devant les Cours municipales.

Les Cours municipales auront le pouvoir de juger les infractions et les amendes qui en découleront demeureront au niveau local.

Territoires situés hors des communautés urbaines et régionale

Sur les territoires situés hors des communautés urbaines et régionale, le programme d'action propose différentes hypothèses de décentralisation étant donné les contraintes d'organisation régionale dont nous avons déjà fait état.

Une des hypothèses retenues consiste à ne transférer les responsabilités en matière de taxi qu'aux municipalités comprises à l'intérieur des agglomérations de taxi en gardant centralisés les pouvoirs relatifs aux territoires couverts par les permis de catégorie «région». Cette hypothèse pourra être retenue après consultation avec la municipalité régionale de comté en fonction sur le territoire touché par le transfert projeté. Suivant cette hypothèse, les modalités de transfert sont différentes selon que l'agglomération comprend une ou plusieurs municipalités.

Agglomérations formées par une seule municipalité

Dans chacune des seize agglomérations où l'on ne retrouve qu'une seule municipalité, le pouvoir d'élaboration de politiques et le pouvoir de réglementation seront remis au conseil municipal. Les municipalités verront à former sur leur territoire la structure qui leur conviendra pour accueillir ce nouveau service. L'application de la réglementation sera exercée par le corps policier municipal. Les poursuites pour dérogation à la réglementation seront sous la responsabilité du service juridique de chaque municipalité. Les Cours municipales jugeront les infractions et les amendes seront versées dans les coffres municipaux.

Agglomérations regroupant plusieurs municipalités

Dans le cas des 28 agglomérations regroupant plusieurs municipalités, des mesures de coordination intermunicipale devront être prises afin que le transfert des responsabilités puisse être effectué.

La Loi des cités et villes et le Code municipal ont récemment été modifiés afin d'autoriser des ententes intermunicipales. Ces dernières peuvent porter sur des biens détenus par les municipalités, des services offerts par celles-ci ou encore des travaux exécutés par elles. Cependant, l'exercice d'une autorité sur le transport par taxi, dans le cas qui nous occupe, ne fait pas partie des objets sur lesquels peuvent porter ces ententes. Des dispositions législatives devront donc être adoptées dans une loi sur le taxi afin que le transport par véhicule-taxi puisse faire l'objet d'ententes intermunicipales.

Grâce à ces modifications législatives, les municipalités faisant partie d'une agglomération pourront s'entendre pour que le contrôle du taxi leur soit dévolu en établissant en outre une réglementation uniforme. Elles pourront confier à l'une d'entre elles (la municipalité maîtresse) les fonctions administratives découlant du transfert ou créer une structure commune à cette fin. La loi devra aussi habiliter la municipalité ou la structure appelées à exercer ces fonctions.

Les corps policiers de chacune des municipalités impliquées assumeront la surveillance de la réglementation établie sur leur territoire respectif. Toutefois certaines municipalités ne disposent pas de leur propre corps policier. À cet effet, la législation actuelle permet de conclure une entente avec une autre municipalité pour assujettir son territoire au contrôle policier de cette dernière. Une récente modification à la Loi de police

permet la conclusion d'ententes intermunicipales spécifiques à une matière. Le transport par taxi peut être l'objet d'une telle entente.

Il est d'autre part possible de penser que la réglementation municipale puisse être appliquée par des personnes spécialement autorisées par les conseils municipaux comme par exemple les inspecteurs municipaux déjà chargés de l'application d'un certain nombre d'autres règlements.

Les services juridiques des municipalités s'occuperont de leur côté des poursuites pour dérogation à la réglementation. Les Cours municipales auront le pouvoir de juger les infractions et les amendes qui en découleront seront acheminées selon les modalités prévues à l'entente.

Municipalités régionales de comté (MRC)

Bien que les MRC n'en soient qu'à leurs premiers pas en tant que structure administrative régionale, il se peut que certaines d'entre elles soient dès à présent disposées à prendre en charge le taxi. Alors, le gouvernement verra à adopter les mesures qui s'imposent pour rendre possible le transfert des responsabilités à ces MRC. Comme dans les autres cas, le souci du gouvernement sera de s'assurer que les territoires de desserte des taxis ne soient pas fractionnés et qu'une surveillance policière adéquate puisse être établie. D'autre part, il sera possible que le transfert ne s'applique qu'à une partie du territoire où on verrait un conseil restreint de la MRC accepter cette responsabilité.

Afin de favoriser cette prise en charge, la Commission des transports du Québec procèdera à la révision des permis de catégorie «région» qui desservent le territoire de plus d'une municipalité régionale de comté et tiendra compte de ces limites territoriales lors de la délivrance de nouveaux permis.

4.2.3 Le partage des responsabilités

La décentralisation que propose ce programme d'action nécessite la mise en place d'un nouveau partage des responsabilités en matière de taxi, partage qui tient compte des préoccupations de chacun des niveaux administratifs.

Les responsabilités des autorités locales

Le gouvernement du Québec confiera aux autorités locales ou régionales les pouvoirs qui leur permettront d'adopter leurs politiques et de choisir les types de services qu'elles voudront développer en fonction de leurs besoins particuliers. Ainsi pourront-elles se doter des moyens de contrôle qu'elles jugeront adaptés aux besoins de leurs citoyens, quant à la qualité des services et, le cas échéant, susciter un attrait particulier auprès des visiteurs dont le premier contact humain dans la ville est souvent le chauffeur de taxi. Le gouvernement conservera par législation un encadrement minimal des services de taxi. Il sera ainsi assuré d'une cohérence entre les rôles des différents modes de transport, et conservera les aspects positifs acquis de la centralisation.

Les autorités locales pourront donc édicter les normes relatives à l'aménagement du véhicule et à son équipement ainsi que les normes d'utilisation, de sécurité, de garde et d'entretien qui s'y rapportent. Elles auront également pour tâche d'établir les tarifs des services de taxi traditionnel ou collectif s'il y a lieu.

Leur réglementation pourra compléter les normes déjà prévues par la législation gouvernementale, en autant qu'il n'y ait pas incompatibilité.

À titre d'exemple, elles pourront réglementer l'identification du véhicule et du chauffeur, le calibrage et l'utilisation du taximètre, l'éthique du chauffeur, le confort et la sécurité du client, la propreté et l'entretien du véhicule ainsi que les normes de stationnement.

Elles pourront délivrer les permis de travail autorisant le propriétaire artisan à conduire son propre véhicule ou le chauffeur à louer un véhicule, à en fixer et conserver les frais de délivrance. Avant de délivrer un tel permis, elles pourront s'assurer du degré de connaissance de

la réglementation touchant le taxi, du degré de connaissance des rues et des lieux publics et de la probité des candidats.

Les responsabilités du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec maintiendra sous sa juridiction l'obligation pour un propriétaire de taxi de détenir un permis pour offrir le service de taxi; ce permis étant délivré pour un territoire et un véhicule donnés. D'une part, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu d'habiliter les autorités locales à délivrer des permis de propriétaire de taxi dans les agglomérations où un gel de ceux-ci a déjà été décrété le 4 avril 1979. Nous désirons maintenir ce gel.

Le gouvernement entend également conserver le pouvoir d'élaborer les normes de propriété dans les règles d'immatriculation et d'élaborer les règles applicables à la possession. Il verra aussi à prendre les mesures nécessaires afin de protéger les usagers particulièrement en ce qui concerne la tarification, l'affichage, l'identification du véhicule et du chauffeur.

La Commission des transports du Québec

La Commission des transports du Québec continuera à administrer les permis de propriétaire. L'impossibilité de transférer dans l'immédiat à toutes les autorités locales les responsabilités en matière de taxi pour un grand nombre d'agglomérations et de régions incite le gouvernement à laisser à la Commission ses fonctions relatives aux permis de propriétaire. Plutôt que de multiplier localement le nombre de ces organismes quasi judiciaires, avec les frais qui en résultent, tout en maintenant le rôle de la Commission pour les autres territoires, il semble préférable de laisser l'administration des permis de propriétaire sous la responsabilité de la Commission. Si, à la demande des autorités locales, le gouvernement était amené à réviser sa position sur le gel des permis, il incomberait dans un premier temps à la Commission des transports du Québec de favoriser le transport de permis d'un territoire à un autre. Advenant l'impossibilité de procéder de cette façon, le gouvernement pourra augmenter le nombre de permis d'une agglomération en fonction des besoins ressentis.

Contrairement à la situation actuelle, lorsqu'un permis de propriétaire sera annulé pour dérogation aux règlements, le propriétaire en cause n'aura plus la possibilité de transférer son permis.

Dans le but d'enrayer l'embauche de chauffeurs sans permis, on imposera aux propriétaires pris en faute, la suspension automatique de leur permis, pour une période donnée. Si le véhicule est maintenu en service pendant la suspension, le permis sera alors annulé sans privilège de transfert. Incidemment, nous croyons que cette mesure pourrait diminuer les possibilités d'exploitation des immigrants embauchés à rabais. L'utilisation frauduleuse des taximètres entraînera les mêmes sanctions.

Il nous apparaît, de plus, souhaitable de donner ouverture aux règles de nantissement afin de faciliter l'acquisition d'un permis par un nouvel acheteur. Cette ouverture, croyons-nous, pourra contribuer à diminuer la pratique illégale de la vente à tempérament par des gens peu scrupuleux.

Les modes de tarification actuellement en vigueur demeureront les mêmes jusqu'à ce que les autorités locales décident de les modifier suivant la législation gouvernementale.

La Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ)

La Régie de l'assurance automobile du Québec poursuivra son rôle général de sauvegarde de la sécurité routière. Elle conservera la responsabilité de la délivrance du permis de conduire conditionnel à l'obtention du permis de travail. À ce titre, le gouvernement fixera les règles d'âge, de domicile, de citoyenneté, de connaissance de la langue française, d'expérience de conduite et de santé des candidats.

Dans le but de contribuer à la valorisation de la profession, elle étudie actuellement la possibilité de mettre sur pied, en collaboration avec les intéressés du milieu, un cours de formation spécialement adapté aux chauffeurs de taxi, axé sur la sécurité.

Afin de s'assurer que le transfert des responsabilités en matière de permis de travail se fasse le mieux possible, de donner une meilleure chance aux chauffeurs qui détiennent déjà un permis de se trouver un emploi et de bloquer la venue éventuelle d'un grand nombre de nouveaux chauffeurs non qualifiés, le gouvernement du Québec annonce son intention d'imposer un moratoire temporaire sur la délivrance des permis de chauffeur de taxi.

Le moratoire s'étendra à tous ceux qui auront demandé un permis de chauffeur de taxi après le 13 août 1982. Leur permis sera annulé dès l'entrée en vigueur de la loi projetée. Pour en obtenir un nouveau, ils devront se qualifier suivant les nouvelles normes.

Tous ceux qui étaient titulaires d'un permis de chauffeur de taxi ou qui en ont fait la demande avant le 14 août 1982 ne seront pas affectés par ce moratoire. Il en sera ainsi pour le nouveau titulaire de permis de propriétaire de taxi.

Le gouvernement conservera la responsabilité de fixer les normes de sécurité des véhicules. La Régie de l'assurance automobile du Québec maintiendra l'inspection des véhicules dans ses centres de vérification mécanique. Il faut souligner qu'elle travaille actuellement à mettre sur pied un réseau de centres d'inspection mécanique accrédités. Elle pourra ainsi exiger un certificat d'inspection avant le renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule-taxi.

Finalement, le gouvernement du Québec conservera le pouvoir d'élaborer les règles applicables à l'immatriculation des véhicules-taxis.

4.3 Concertation

Le dernier aspect de la réforme que nous proposons est celui de la concertation. Ne minimisons pas son rôle car il est un gage certain de réussite.

Le cadre législatif et réglementaire actuel du transport par véhicule-taxi établit pour tous les titulaires de permis d'agglomération l'obligation de se regrouper au sein d'organismes connus sous le nom de ligues de taxis. Les ligues ont pour but l'organisation, la coordination et l'amélioration générale des services de transport par taxi dans une agglomération. Les propriétaires de taxi se sont regroupés au sein de tels organismes sur tout le territoire québécois. Les ligues ont assumé leur rôle de représentant et de défenseur des intérêts de leurs membres malgré l'attitude individualiste de certains et les difficultés inhérentes aux débuts d'une association obligatoire.

Un des reproches maintes fois entendu des propriétaires de taxi originait de l'absence de communication entre les dirigeants d'associations de service et leurs membres. Certaines ligues soucieuses de combler cette lacune ont entrepris avec succès «l'opération dialogue» permettant à leurs membres de faire valoir leurs préoccupations auprès des associations de service. Ainsi, après des efforts soutenus, a-t-on vu naître un contrat liant l'association de service et ses membres. Ce contrat négocié avec l'aide et le support de la ligue prévoit l'abolition des concessions, l'embauche sur une base quotidienne ou hebdomadaire de chauffeurs qualifiés, l'obligation de promouvoir le taxi en tant que mode de transport. Il fixe également des règles disciplinaires ne laissant pas de place à l'arbitraire et au favoritisme.

De plus, afin d'enrayer la migration des membres d'une association de service bien structurée et plus rigide sur le plan disciplinaire vers d'autres plus laxistes, certaines ligues ont entrepris de normaliser le comportement des chauffeurs d'une association en favorisant les rencontres entre responsables d'associations de service. Aujourd'hui les nouvelles règles sont soumises à la ligue

et aux autres associations de service. Les résultats à cet effet sont probants: stabilisation de la main-d'oeuvre, augmentation de la qualité de service, possibilité pour l'association de service de prévoir son développement et, amélioration du sort de ses membres s'en sont ensuivies.

Dans un même élan de concertation, plus de la moitié des ligues regroupant 80% des propriétaires se sont unies au sein d'un fédération, dont le but est la promotion du taxi, l'établissement de programmes d'assurances collectives et le regroupement des achats.

Elle a mis sur pied avec l'aide du ministère de l'Éducation du Québec des cours destinés aux administrateurs de ligues et d'associations de service portant sur des sujets tels le cadre légal de leur organisation, la gestion de l'entreprise, la comptabilité, la procédure des assemblées délibérantes, etc. . . Elle pense également dispenser des cours de premiers soins permettant ainsi aux propriétaires et chauffeurs d'être en mesure d'aider leurs concitoyens. De concert avec la Régie de l'assurance automobile, elle prévoit se doter à l'échelle nationale d'un réseau d'animateurs dont la mission sera de promouvoir la sécurité routière au sein de l'industrie. C'est pourquoi il apparaît nécessaire au gouvernement du Québec de maintenir ces entités et de favoriser leur développement.

Il choisit donc de maintenir l'obligation de constituer une ligue de propriétaires pour chaque agglomération. Telle ligue regroupant tous les titulaires de permis de propriétaire, aura pour but la défense des intérêts socio-économiques de ses membres, l'amélioration des services de transport par taxi dans l'agglomération et la promotion générale de ce mode de transport.

Cependant, il faudra faire disparaître du cadre de la loi actuelle toute ambiguité sur leur statut, en retranchant de leur rôle toute responsabilité de coordination et d'organisation de l'industrie. Les ligues ont été parfois perçues comme étant ou pouvant devenir des corps para-publics se substituant presque au ministère ou à la Commission des transports. C'est pourquoi nous insistons sur leur caractère d'association professionnelle, d'organisme de promotion.

Dans la poursuite de leur but, les ligues pourront, comme par le passé, prévoir des régimes d'assurance collective et de fonds de pension pour leurs membres. Elles auront également la responsabilité de préparer les dossiers lors des demandes de révision tarifaire. Elles pourront se doter d'un centre d'information sur la disponibilité et la qualité de la main-d'oeuvre et servir d'intermédiaire entre le propriétaire et les principaux intervenants gouvernementaux ou privés.

La Commission des transports du Québec restera responsable de la reconnaissance des ligues pour les agglomérations. Dans son appréciation, elle devra tenir compte de l'aspect qualitatif des services offerts aux membres et de l'aspect quantitatif de représentativité, s'il y a lieu.

Son cadre de fonctionnement demeurera celui des corporations à but non lucratif et seul le paiement de la cotisation déterminera la qualité de membre. Tel paiement sera la seule obligation à l'obtention ou au maintien d'un permis en ce qui concerne les ligues. À cet effet, le reçu remis par la ligue servira de preuve et devra être fourni aux autorités chargées de la délivrance des permis.

Lors du transfert d'un permis, les ligues pourront percevoir du nouveau titulaire, un coût administratif inférieur au montant de la cotisation annuelle.

Elles ne pourront plus imposer à leurs membres la participation à leurs activités sous peine d'annulation ou de suspension de permis. Elles devront donc à l'avenir miser sur la persuasion plutôt que sur la coercition. Le gouvernement du Québec ne leur imposera plus l'obligation de faire approuver leurs règlements par le Ministre des Transports, ce qui éliminera les conflits entre le Ministère et les ligues et permettra à l'assemblée générale des membres d'assumer pleinement son rôle démocratique.

Cependant, nous introduirons dans la nouvelle législation la possibilité d'intervention du Ministre dans l'administration de la ligue lorsque celle-ci ne sera plus administrée de façon démocratique.

D'autre part, nous croyons que les associations de service devraient redéfinir leur rôle et devenir les garants d'une qualité de service à l'égard de leur clientèle. Ainsi redeviendront-elles un attrait pour les propriétaires soucieux d'un service de qualité et ainsi pourront-elles jouer un rôle actif dans les nouveaux marchés. Nous les invitons à assumer leurs responsabilités, mais ne croyons pas nécessaire une intervention de l'État.

5. Mesures particulières

La décentralisation, les nouveaux services et la maturation de l'industrie du taxi incitent le Ministère à favoriser des mesures particulières. Ces mesures, aussi différentes soient-elles, ont pour but commun l'amélioration du transport par taxi et le mieux-être des intervenants.

Formes d'énergie alternatives au pétrole

Le ministère des Transports incite les propriétaires de véhicules-taxi à se prévaloir des programmes de subvention existants pour la conversion des véhicules au propane ou au gaz naturel comprimé. Par ailleurs, le ministère des Transports du Québec étudie, en collaboration avec le ministère de l'Énergie et des Ressources, les modalités que pourrait prendre une aide additionnelle pour la conversion des véhicules-taxi à l'une ou l'autre de ces formes d'énergie. Il entend également mener une campagne d'information et de sensibilisation concernant les divers aspects de l'utilisation de ces deux produits substitutifs.

Le propane ou le gaz naturel possèdent une qualité essentielle aux yeux du consommateur; son prix est inférieur à celui de l'essence. Le différentiel de prix avec le pétrole s'avère habituellement la raison principale pour effectuer la transformation d'un véhicule et assurer, au moins à moyen terme, la rentabilité des investissements liés à la transformation. Des facteurs économiques secondaires entrent aussi en jeu. La longévité du moteur et l'économie en frais d'entretien aident à finaliser le choix à faire entre les carburants.

Le but poursuivi par le gouvernement québécois est donc de diversifier ses sources d'approvisionnement tout en bénéficiant des avantages économiques et environnementaux qui découlent de l'utilisation du propane et du gaz naturel comprimé.

Compte tenu de leur type d'utilisation, c'est-à-dire un kilométrage important en milieu urbain, principalement aux heures de pointe, les véhicules-taxi représentent un marché tout indiqué pour la pénétration du propane et du gaz naturel comprimé.

Présentement, le propane est déjà disponible à des fins domestiques dans toutes les régions du Québec et l'entreprise privée poursuit de façon accélérée le développement des points de distribution à l'usage des véhicules. Il faut noter qu'il est possible pour une flotte de véhicules de posséder son propre point de distribution.

Grâce à l'extension du gazoduc, le gaz naturel deviendra disponible prochainement dans les principales régions du Québec; la région de Montréal dispose du gaz naturel depuis de nombreuses années à des fins domestiques et industrielles. En ce qui concerne l'approvisionnement du secteur des transports, la Société québécoise d'initiatives pétrolières (SOQUIP), en collaboration avec Gaz Métropolitain procèdera sous peu à l'ouverture d'un premier poste de conversion et d'approvisionnement en gaz naturel qui desservira la région métropolitaine de Montréal.

Nouveau modèle de véhicule-taxi

Le ministère des Transports et le ministère de l'Industrie, Commerce et Tourisme du Québec relanceront, conjointement avec le secteur manufacturier, les efforts de mise au point, et éventuellement de commercialisation d'un véhicule mieux adapté aux exigences du transport par taxi et favorisant le développement de la production québécoise de matériel de transport.

La construction d'un tel véhicule suscite un intérêt général. Plus de 250 000 taxis circulent en

Amérique du nord. Leur durée maximale d'utilisation étant de quatre ou cinq ans, la demande est évaluée à plus de 50 000 unités traditionnelles par année.

Cette nouvelle industrie s'accompagnerait de retombées économiques intéressantes pour le Québec.

Le stationnement

Le ministère des Transports du Québec exigera, dans toute la mesure du possible, qu'un aménagement adéquat pour les taxis soit prévu dans les gares, terminus, points de correspondance ou autres infrastructures de transport qu'il subventionne directement ou indirectement.

Il apparaît en effet souhaitable d'étudier toutes les formes de stationnement possibles pour les taxis. Un meilleur service, dans des conditions de sécurité accrues, est le but poursuivi. L'aménagement d'aires de stationnement pour le taxi a proximité des autres modes de transport en commun en facilitera l'intégration au réseau de transport des personnes.

Voies réservées

En juillet 1978, la CTCUQ a implanté une voie réservée aux autobus sur la côte d'Abraham. Les taxis de la ville de Québec ont obtenu par la suite le privilège d'utiliser cette voie réservée.

L'expérience démontre que cette voie est peu utilisée par les taxis car la circulation à Québec n'est pas très dense. Les avantages se sont finalement révélés moins grands que prévu.

À Montréal, une voie réservée aux autobus de la CTRSM a été implantée sur le pont Champlain. L'achalandage des autobus empruntant la voie réservée est en progression constante depuis son inauguration le 18 juin 1978. Les autobus y circulent à contresens du trafic, à grande vitesse. La densité de la circulation restreint l'utilisation à une voie seulement sur toute la distance et il est impossible d'en sortir. Tous les véhicules de la CTRSM sont soumis à un entretien préventif pour éviter les bris mécaniques et les pannes sèches. Les véhicules sont munis d'une radio émetteur-récepteur. Les chauffeurs doivent, en outre, être formés pour préserver la sécurité et l'efficacité du service.

Il n'apparaît pas opportun au gouvernement, pour les raisons de sécurité et d'efficacité précitées, de permettre aux taxis d'utiliser la voie réservée du pont Champlain.

Cependant, l'utilisation par les véhicules-taxi et selon certaines normes, des voies réservées n'est pas remise en question, car la qualité du service et les économies qui en découlent sont appréciables. Les nouveaux services en seraient, par ailleurs, grandement favorisés.

Il importera donc aux municipalités désireuses de se doter de telles voies, de statuer sur les couloirs, le stationnement, la synchronisation des feux de circulation, etc . . .

Le taxi collectif

Le gouvernement du Québec propose de lever les obstacles institutionnels et réglementaires qui interdisaient jusqu'à ce jour le taxi collectif. Un tel service profitera à la population, améliorera la rentabilité du taxi et pourra éliminer des lignes dont l'achalandage est trop faible. Le ministère des Transports annonce qu'une aide financière jusqu'à concurrence de 300 000 $ sera mise à la disposition des organismes publics de transport en commun et des municipalités qui désirent réaliser des projets expérimentaux de taxi collectif. Le ministère des Transports du Québec ne se contentera pas d'une aide financière mais s'engage à apporter également son soutien technique aux municipalités et organismes publics de transport pour l'exécution de ces projets.

Le péage

Le gouvernement du Québec a, depuis le 1er juillet 1982, aboli le péage sur les autoroutes du Québec pour les véhicules-taxis.

Cette mesure favorisera et concrétisera l'intégration du taxi au transport des personnes. La clientèle des nouveaux marchés sera la première à en profiter. Ce privilège a également été accordé aux autobus, par exemple.

Le gouvernement souhaite ainsi favoriser le transport public, alléger le trafic et accélérer la circulation.

Le covoiturage

Le covoiturage se définit comme un transport de personnes sans but lucratif, à l'aide d'un véhicule automobile dont le conducteur a comme objectif son déplacement domicile-travail.

Il permet d'améliorer, sans construction supplémentaire, la capacité de la voirie urbaine, en augmentant le taux d'occupation des véhicules aux heures de pointe.

Le covoiturage a de multiples avantages: l'économie d'énergie, la réduction des dépenses, la décongestion des centres-villes, l'allègement du trafic, l'accélération de la circulation, la qualité de vie, l'environnement, etc . . . L'industrie du taxi en retire aussi des bénéfices. Ainsi, les «covoiturés» sont des clients potentiels du taxi pour les courses à l'heure du déjeûner, les rencontres dans le cadre de leur travail ou pour le retour à la maison à une heure inhabituelle.

La conjoncture économique et le coût de l'énergie laissent croire à une progression assez rapide de l'utilisation collective de la voiture particulière et ceci de façon spontanée. La responsabilité du conducteur vis-à-vis ses passagers n'est plus un obstacle depuis la réforme de l'assurance-automobile le 1er mars 1978.

Le propriétaire du véhicule utilisé pour le covoiturage doit cependant souscrire à une assurance dont la couverture pour dommages matériels est suffisante.

La Loi sur les transports n'autorisant pas le covoiturage, il est difficile d'en évaluer l'importance, mais sa contribution au transport des personnes est chose certaine.

Le gouvernement du Québec légalisera, dans les plus brefs délais, la pratique existante du covoiturage et en fera la promotion.

ANNEXE

TABLEAU NO 1
Transport par véhicule-taxi
le détail des détenteurs, des permis et
des ligues suivant les agglomérations et les régions

Agglomérations	Détenteurs	Permis	Ligues de taxi
1- Boucherville	16	17	x
2- Longueil	274	344	x
3- Candiac-La-Prairie	12	17	x
4- Cowansville	13	14	x
5- Est de Montréal	271	331	x
6- Joliette	32	36	x
7- Lachute	15	17	x
8- Laval	178	215	x
9- Matane	30	30	x
10- Mont-Joli	17	17	x
11- Montréal	3 657	5 218	x
12- Ouest de Montréal	217	269	x
13- Rivière-du-Loup	14	21	x
14- Saint-Eustache	36	36	x
15- Saint-Jérôme	52	58	x
16- Sorel	58	59	x
17- Terrebonne	27	33	x
18- Thetford Mines	5	16	x
19- Victoriaville	36	36	x
20- Alma	7	19	x
21- Côte-Nord	39	39	x
23- Beloeil	20	24	x
24- Saint-Bruno	12	14	x
25- Charlesbourg	35	38	x
26- Châteauguay	39	55	x
27- La Baie	5	11	x
28- Dolbeau-Mistassini	9	12	x
29- Drummondville	41	45	x
30- Est de Québec	62	63	x
31- Gaspé	21	27	—
33- Granby	49	49	x
34- Hull	11	84	x
35- Lévis-Lauzon	46	46	x
36- Québec	410	441	x
37- Rimouski	50	55	x
38- Sainte-Foy-Sillery	77	100	x
39- Saint-Hyacinthe	52	52	x
40- Trois-Rivières	99	104	x

Agglomérations	Détenteurs	Permis	Ligues de taxi
41- Saint-Jean	62	86	x
42- Shawinigan	32	48	x
43- Sherbrooke	72	74	x
44- Valleyfield	42	49	x
45- Amos	18	19	x
46- Chibougamau	10	11	x
47- Matagami	7	7	x
48- Rouyn-Noranda	47	47	x
49- Val d'Or	14	35	x
50- La Tuque	9	13	x
51- Ouest du Saguenay	41	42	x
52- Saguenay	38	38	x
53- Sept-Iles	32	41	x
54- Sainte-Thérèse	41	41	x
55- Gatineau	22	64	x
Agglomérations — total	6 531	8 677	
Régions — total	920	1 427	
Grand total:	**7 451**	**10 104**	

C.T.Q., Rapport annuel 1980-1981

TABLEAU NO 2
Concordance des agglomérations de taxi et des municipalités régionales de comté ou des communautés urbaines et régionale

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.1 Boucherville	Boucherville	9F- Lajemmerais	17
A.2 Longueuil	Brossard Greenfield Park Lemoyne Longueuil Saint-Hubert Saint-Lambert	Non formée	344
A.3 Candiac-Laprairie	Candiac LaPrairie	11D- Roussillon	17
A.4 Cowansville	Cowansville	Non formée	14
A.5 Est de Montréal	Anjou Montréal-Est Montréal-Nord Pointe-aux-Trembles Saint-Léonard Montréal (Rivière-des-Prairies)	CUM	331
A.6 Joliette	Crabtree village Joliette N.-D.-de-Lourdes N.-D.-des-Prairies Saint-Charles-Borromée Saint-Paul Saint-Pierre	16C- Joliette	36
A.7 Lachute	Brownsburg Lachute	Non formée	17
A.8 Laval	Laval	20A- Laval	215
A.9 Matane	Matane Petite-Matane Saint-Jérôme-de-Matane	2C- Matane	30

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.10 Mont-Joli	Mont-Joli Sainte-Flavie Saint-Jean-Baptiste	2B- La Mitis	17
A.11 Montréal	Côte Saint-Luc Hampstead Montréal-Ouest Lasalle Montréal Mont-Royal Outremont Saint-Jean-de-Dieu Saint-Laurent Saint-Pierre Verdun Westmount	CUM	5 218
A.12 Ouest de Montréal	Baie-d'Urfé Beaconsfield Dollard-des-Ormeaux Dorval Kirkland Lachine Pierrefonds Pointe-Claire Roxboro Sainte-Anne-de-Bellevue Sainte-Geneviève Saint-Raphaël-de-l'Ile-Bizard Senneville	CUM	269
A.13 Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	3D- Rivière-du-Loup	21

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.14 Saint-Eustache	Deux-Montagnes Saint-Eustache Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Non formée	36
A.15 Saint-Jérôme	Bellefeuille Lafontaine Saint-Antoine Saint-Jérôme	Non formée	58
A.16 Sorel	Sainte-Anne-de-Sorel Saint-Joseph-de-Sorel Saint-Pierre-de-Sorel Sorel Tracy	9E- Le Bas-Richelieu	59
A.17 Terrebonne	Lachenaie Mascouche Saint-Louis-de-Terrebonne Terrebonne	16F- Les Moulins	33
A.18 Thetford-Mines	Thetford Mines Thetford Mines — partie sud	4F- L'Amiante	16
A.19 Victoriaville	Victoriaville	7A- Arthabaska	36
A.20 Alma	Alma	13B- Lac Saint-Jean-Est	19
A.21 Côte Nord	Baie-Comeau Hauterive Pointe-Lebel	12B- Manicouagan	39
A.23 Beloeil	Beloeil McMasterville Otterburn-Park Mont Saint-Hilaire	9B- La Vallée-du-Richelieu	24

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.24 Saint-Bruno	Saint-Basile-le-Grand Saint-Bruno-de-Montarville	9B- La Vallée du Richelieu	14
A.25 Charlesbourg	Charlesbourg	CUQ	38
	Saint-Dunstan-du-Lac-Beauport	14F- La Jacques-Cartier	
A.26 Châteauguay	Châteauguay Léry	11D- Roussillon	55
	Beauharnois Maple-Grove Melocheville	11B- Beauharnois-Salaberry	
A.27 La Baie	La Baie	Non formée	11
A.28 Dolbeau-Mistassini	Dolbeau Mistassini	Non formée	12
A.29 Drummondville	Drummondville Drummondville-Sud	7B- Drummond	45
A.30 Est de Québec	Beauport	CUQ	63
A.31 Gaspé	Gaspé	1E- La Côte de Gaspé	27
A.33 Granby	Granby	8E- La Haute Yamaska	49
A.34 Hull	Hull Hull, partie ouest	CRO	84
A.35 Lévis-Lauzon	Lévis Lauzon Saint-David-de-l'Auberivière	5A- Desjardins	46
A.36 Québec	Loretteville Québec Vanier	CUQ	441

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.37 Rimouski	Rimouski Rimouski-Est Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père	Rimouski-Neigette	55
A.38 Sainte-Foy — Sillery	Ancienne-Lorette Saint-Augustin-de-Desmaures Saint-Félix-du-Cap-Rouge Sainte-Foy Sillery	CUQ	100
A.39 Saint-Hyacinthe	La Présentation Saint-Hyacinthe Sainte-Rosalie, paroisse Sainte-Rosalie, village Saint-Thomas	9C- Les Maskoutains	52
A.40 Trois-Rivières	Cap-de-la-Madeleine Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine Trois-Rivières Trois-Rivières-Ouest	15B- Francheville	104
A.41 Saint-Jean	Iberville Saint-Jean-sur-Richelieu	8A- Le Haut-Richelieu	86
A.42 Shawinigan	Baie-de-Shawinigan Grand-Mère Saint-Boniface-de-Shawinigan Saint-Georges Saint-Théophile-du-Lac-à-la-Tortue Shawinigan Shawinigan-Sud	Centre de la Mauricie	48

Agglomérations	Municipalités	M.R.C. ou communauté	Nombre de permis
A.43 Sherbrooke	Sherbrooke	6E- Sherbrooke	74
A.44 Valleyfield	Salaberry-de-Valleyfield Saint-Timothée, village Saint-Timothée, paroisse Grande-Ile	11B- Beauharnois-Salaberry	49
A.45 Amos	Amos Amos-Est	Non formée	19
A.46 Chibougamau	Chibougamau	Non formée	11
A.47 Matagami	Matagami	Non formée	7
A.48 Rouyn-Noranda	Noranda Rouyn	19B- Rouyn-Noranda	47
A.49 Val-d'Or	Val-d'Or	19C- Vallée-de-l'Or	35
A.50 La Tuque	La Tuque	15E- Le Haut-Saint-Maurice	13
A.51 Ouest du Saguenay	Jonquière	Non formée	42
A.52 Saguenay	Chicoutimi	Non formée	38
A.53 Sept-Îles	Moisie Sept-Îles	12A- Sept-Rivières	41
A.54 Sainte-Thérèse	Blainville Boisbriand Bois-des-Filion Lorraine Rosemère Sainte-Thérèse	Thérèse-De-Blainville	41
A.55 Gatineau	Gatineau	CRO	64

N.B.: — il y a 53 agglomérations de taxi au Québec;

— 45 agglomérations sont englobées entièrement à l'intérieur d'une même municipalité régionale de comté, ou communauté urbaine ou régionale;

— 2 agglomérations sont scindées en deux par des limites de M.R.C. Il s'agit de Charlesbourg (A.25) et Châteauguay (A.26);

— 6 agglomérations regroupant plusieurs municipalités sont situées sur des territoires non encore formés en M.R.C.